This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

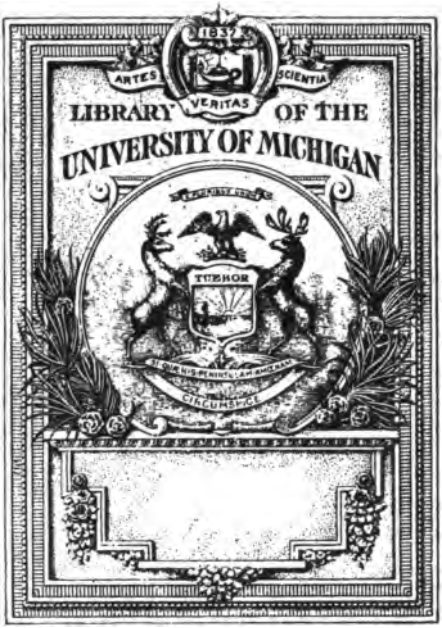
About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

G
13
1453

W. Reiss
Schloss Zürich
Thüringen

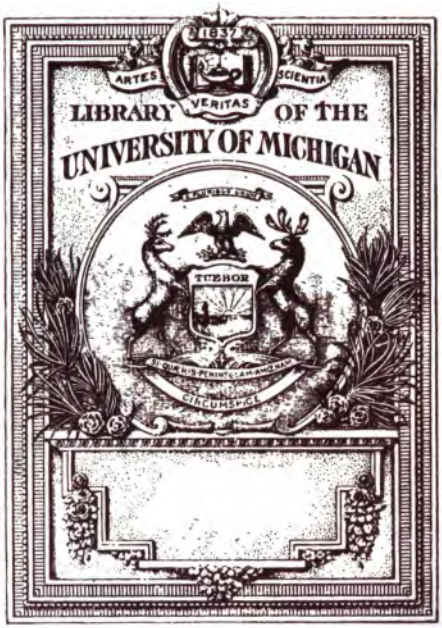
Digitized by Google



Digitized by Google

G
13
1453

Digitized by Google



Digitized by Google

G
13
1453

Digitized by Google

Digitized by Google

MITTEILUNGEN

Gesellschaft DES

~~VEREINS~~ FÜR ERDKUNDE

ZU

LEIPZIG.

1895.

LEIPZIG.
DUNCKER & HUMBLOT.
1896.

Digitized by Google

Druck von C. G. Naumann in Leipzig.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis.

I. Mitteilungen über den Verein.

Seite

1. **35. Jahresbericht.** Jahr 1895 V
2. **Kassenbericht** für 1895 VIII
3. **Vereinssitzungen** im Jahre 1895 X
4. **Mitgliederverzeichnis** XXXVII

II. Wissenschaftliche Mitteilungen.

1. **Fünf Briefe von Dr. Oskar Baumann aus Zanzibar** 1
2. **Die Naturbedingungen in ihrer Bedeutung für den Verkehr der Oberlausitz.** Von *Gustav Taute* 15

377873

Digitized by Google

Digitized by Google

35. Jahresbericht.

Jahr 1895.

Ausser den sieben allgemeinen Vereinssitzungen fand im abgelaufenen Jahre noch eine wissenschaftliche (Herren-)Sitzung statt. Den Vorträgen lagen folgende Themata zu Grunde:

2. Januar.	**Prof. Dr. Kückenthal aus Jena:** „Reisen in Borneo."
6. Februar.	**Dr. Cahnheim aus Dresden:** „Zwei Sommerreisen in Island."
12. März.	**Dr. Berson aus Berlin:** „Erfahrungen und Ergebnisse auf Ballonfahrten."
27. März.	**Dr. Ule aus Halle:** Ergebnisse neuerer Messungen im Starnberger See." (Wissenschaftliche (Herren-)Sitzung).
3. April.	**Graf von Götzen aus Berlin:** „Reise quer durch Zentralafrika."
6. November.	**Dr. Hans Gruner aus Berlin:** „Expedition ins Hinterland von Togo."
3. Dezember.	**Prof. Dr. Hirth aus Shanghai:** „Fünf Jahre in China."
14. Dezember.	**Dr. v. Payer aus Wien:** „Die wissenschaftlichen und künstlerischen Ziele der Südpolarforschung."

NB. Ein ausführlicher Bericht über diese Vorträge folgt einige Seiten später.

Über den Stand der wissenschaftlichen Unternehmungen, die auf Kosten oder mit Unterstützung des Vereins in der Ausführung begriffen sind, ist nur Günstiges zu berichten. Der II. Band der Wissenschaftlichen Veröffentlichungen des Vereins ist erschienen und hat von seiten der Fachkritik eine sehr günstige Beurteilung erfahren, sodass das Werk als eine willkommene und anregende Gabe im Tauschverkehr des Vereins mit anderen gelehrten Gesellschaften angesehen wird.

Digitized by Google

Herr Privatdocent Dr. *Willi Ule* in Halle a. S. gedenkt seine Forschungen am Starnberger See, zu denen der Verein eine finanzielle Beihülfe gewährt hat, in diesem Sommer zum Abschluss zu bringen und wird dann die Ergebnisse seiner Untersuchungen in den Wissenschaftlichen Veröffentlichungen des Vereins zur allgemeinen Kenntnis bringen; über die vorläufigen Ergebnisse hat er bereits in der wissenschaftlichen (Herren-) Sitzung am 27. März vorigen Jahres berichtet. Herr Dr. *Oskar Baumann*, der auf Kosten des Vereins, der Karl Ritter-Stiftung und der Dr. Hans Meyer-Stiftung seit Beginn des Jahres 1895 mit der Erforschung des Zanzibar-Archipels beschäftigt ist, hat für unsere Kenntnis dieser z. T. unserem ostafrikanischen Schutzgebiete angehörenden Inseln schon wertvolles Material gesammelt, wie aus den in den Wissenschaftlichen Mitteilungen dieses Jahresberichtes abgedruckten Reiseberichten des Herrn *Baumann* zu ersehen ist. Sobald die Untersuchungen zum Abschluss gebracht sein werden, wird ihre Veröffentlichung in den Publikationen des Vereins in Form einer Monographie dieses Archipels erfolgen.

Zur Regelung innerer Vereinsangelegenheiten hielt der Vorstand, zum Teil mit dem Beirat, drei ordentliche Sitzungen ab. In erster Linie fanden dabei Wahlangelegenheiten ihre Erledigung. Statutengemäss schieden mit dem 30. Juni aus dem Vorstand aus: der Vorsitzende Herr Dr. *Hans Meyer*, der zweite Schriftführer Herr Dr. *Peter* und der zweite Kassierer Herr Bankdirektor *Assmann*. Der Vorsitzende und der Kassierer, die sofort wieder wählbar waren, wurden wiedergewählt, während an Stelle des statutengemäss nicht sofort wieder wählbaren Herrn Dr. *Peter* Herr Privatdocent Dr. *Lenk* zum zweiten Schriftführer gewählt wurde. An Stelle des zuletzt genannten Herrn, der im Laufe des Sommers von Leipzig verzog, wurde in der Novembersitzung Herr Privatdocent Dr. *Hassert* zum zweiten Schriftführer gewählt. Aus dem Beirat schieden nach dreijähriger Wirksamkeit statutengemäss aus die Herren Dr. *Emil Jung* und Geh. Regierungsrat Dr. *Platzmann*, an deren Stelle die Herren Dr. *Peter*, Prof. Dr. *Hettner* und Lehrer *Tittmann* (als stellvertretender Bibliothekar) gewählt wurden.

Digitized by Google

Die Bibliothek des Vereins befindet sich vorläufig noch in den Räumen der Universitätsbibliothek; sobald das Grassi-Museum eröffnet sein wird, was voraussichtlich Ostern d. J. geschehen wird, wird die Vereinsbibliothek dorthin übersiedeln, wo ihr von dem Direktorium im Dachgeschoss drei Räume zur Benutzung überwiesen worden sind. Der dem Verein zu Vortragszwecken zur Verfügung gestellte Saal im Grassi-Museum wird vom Verein zu diesem Zwecke wahrscheinlich nicht benutzt werden können, da er eine so grosse Zahl von Zuhörern, wie sie die Vereinsversammlungen in der letzten Zeit aufzuweisen haben, bei weitem nicht zu fassen vermag.

Der Stand der Kasse, deren Revision in diesem Jahre die Herren Konsul *Nachod* und Kaufmann *Rödiger* bereitwilligst übernommen haben, ist wiederum ein durchaus günstiger zu nennen, da sowohl das Conto der Vereinskasse wie das der Karl Ritter-Stiftung mit einem Überschuss von 444,03 Mark bezw. 1346,87 Mark abschliessen. Ebenso weist auch die Dr. Hans Meyer-Stiftung einen Überschuss von 1848,20 Mark und das Lomer'sche Legat einen solchen von 150 Mark auf.

Die Zahl der Mitglieder hat sich durch die Aufnahme einer grösseren Anzahl neuer Mitglieder auch im verflossenen Jahre wieder wesentlich gehoben. Durch die Ernennung des Herrn Graf *v. Götzen* wuchs die Zahl der korrespondierenden Mitglieder auf 38 an; aus der Reihe der ordentlichen Mitglieder schieden durch den Tod aus, soweit uns bekannt geworden: Justizrat *Richter*, Prof. Dr. *Arndt*, Oberpostrat *Calame*, Architekt *Zeisig*, Bankier *Schlick*, Dr. *Winkler*, Frau *Emilie Böhne*, Dr. *Tischner*, Bankier *Becker*, Oberreichsanwalt *Tessendorf*, Geh. Rat *Thiersch*, Generalkonsul *von Tauchnitz* und Buchhändler *Gebhardt;* ihnen Allen wird im Verein ein dankbares und freundliches Andenken gewahrt bleiben. Im Ganzen sind durch Tod, Wegzug oder Austritt im Laufe des Jahres 39 Mitglieder aus dem Verein ausgeschieden, wo hingegen in derselben Zeit 55 neue Mitglieder aufgenommen wurden, sodass am 31. Dezember 1895 die Zahl der Mitglieder 469 oder 16 mehr als am Schluss des Vorjahres betrug.

Der Besuch der Vereinsversammlungen von seiten der Mitglieder war stets ein sehr reger; auch für das gesellige

Digitized by Google

Beisammensein nach den Sitzungen, bei denen die Einrichtung eines einfachen gemeinsamen Mahles den Beifall der Teilnehmer zu finden scheint, hat sich das allgemeine Interesse der Mitglieder gehoben.

Cassa-Conto des Vereins für Erdkunde.

Soll. Haben.

1895.	ℳ	₰	1895.	ℳ	₰
Jan. 1. An Bestand	818	27	Per Conto der Bibliothek	723	85
An Effekten-Conto:			„ „ „ Mitteilungen . . .	2704	46
Zinsen von			„ „ „ Vorträge	954	85
ℳ 3000.— 3½% Credit-Pfdbf.	105	—	„ Unkosten-Conto	810	80
ℳ 1000.— 4% Preuss. Consols	40	—	„ Saldo	444	03
„ Zahlung von Dr. P. Hupfer .	150	—			
„ Zahlung von Duncker & Humblot	54	10			
„ Karten-Erlös vom v. Payer-Vortr.	82	—			
„ Zinsvergütung	39	62			
„ Mitgliederbeiträge	4349	—			
	5637	99		5637	99
1896.					
Jan. 1. An Bestand	444	03			

Cassa-Conto der Karl Ritter-Stiftung.

Soll. Haben.

1895.	ℳ	₰	1895.	ℳ	₰
Jan. 1. An Bestand	1302	67	Per Zahlung für die Expedition		
An Effekten-Conto:			Dr. Oskar Baumann	1507	50
Zinsen von			„ Steuern	35	30
ℳ 500.— 3½% Com. Pfdbrf.	17	50	„ Saldo	1346	87
ℳ 200.— 3½% Lpz. Stadt-Anl.	7	—			
„ Hypothekenzinsen von					
ℳ 10 000.— à 4¼%	425	—			
ℳ 21 000.— à 4½%	945	—			
„ Mitgliederbeiträgen	192	50			
	2889	67		2889	67
1896.					
Jan. 1. An Bestand	1346	87			

Digitized by Google

Cassa-Conto der Dr. Hans Meyer-Stiftung

Soll.		ℳ	₰	Haben.		ℳ	₰
1895.				1895.			
Jan. 1.	An Bestand	2116	—	Mai 22.	Per Zahlung an Dr. Oskar Baumann	1507	50
An Hypothekzinsen		1275	—	Sept. 15.	„ Einkommensteuer . .	35	30
				Dez. 31.	„ Saldo	1848	20
		3391	—			3391	—
1896.							
Jan. 1.	An Bestand	1848	20				

Cassa-Conto des Lomer'schen Legats.

1896. 1. Januar. An Bestand ℳ 150.—

Vermögens-Bestände.

I. Verein für Erdkunde in Leipzig.

ℳ 3000.—. 3½% Credit-Pfandbriefe.
„ 1000.—. 4% Preussische Consols.

II. Karl Ritter-Stiftung.

ℳ 500.—. 3½% Communal-Bank-Pfandbriefe.
„ 200.—. 3½% Leipziger Stadt-Anleihe.
„ 10000.—. 4¼% Hypothek.
„ 12000.—. 4½% do.
„ 9000.—. 4½% do.

III. Lomer'sches Legat.

ℳ 500.—. Sächsische 3% Rente.

IV. Dr. Hans Meyer-Stiftung.

ℳ 30000.—. 4¼% Hypothek.

Vorstehende Rechnungen des Vereins für Erdkunde haben wir geprüft und richtig befunden.

Leipzig, den 14. Januar 1896.

Georg Rödiger. Fritz Nachod.

Digitized by Google

Vereinssitzungen des Jahres 1895.

Allgemeine Vereinssitzung Mittwoch den 2. Januar 1895. Nach Erledigung der geschäftlichen Angelegenheiten hält Herr Prof. Dr. *Kückenthal* aus Jena einen Vortrag über seine im Jahre 1894 in Nordborneo ausgeführten Reisen.

Im Anschluss an eine zoologische Forschungsreise, die der Vortragende im Auftrage der Senkenbergischen Naturforschenden Gesellschaft in Frankfurt a. M. nach den Molukken unternommen hatte, machte er im August 1894 auf der Rückreise einen Abstecher nach der noch wenig bekannten Nordküste Borneos, auf dem er zuerst nach Kutjing, der Hauptstadt des Radschahs von Serawak, kam. Mit einem Geleitbrief des Herrschers an seinen Statthalter in Brunei versehen, brach der Vortragende nach kurzem Aufenthalte nach dem Nordosten des serawakischen Reiches auf, der bisher noch von keinem Naturforscher besucht worden war, um hier den Baramfluss aufwärts fahrend, in das Innere der Insel einzudringen. In dem dichten, sumpfigen Urwald zu beiden Seiten des Flusses, der die ganze mächtige Insel mit Ausnahme der Hochflächen im Innern bedeckt, war nur wenig tierisches und menschliches Leben zu erspähen und ein wildblickender Mensch, dessen Beine zwischen zwei horizontale Stämme eingeklemmt waren — ein Geisteskranker, der auf diese Weise geheilt werden sollte — war das einzige menschliche Wesen, das am ersten Tage der Flusschiffahrt am Ufer zu erblicken war. Am nächsten Tage besuchte man eine Niederlassung der Eingeborenen; der ganze Stamm wohnte sozusagen in einem einzigen langen Hause, das wegen des morastigen Bodens auf 15 bis 20 Fuss hohen Pfählen ruhte; das Innere des Hauses ist zellenartig in die einzelnen Familienwohnungen eingeteilt, und um das ganze Haus herum läuft

Digitized by Google

eine Galerie, auf der die Männer rauchend und schwatzend den Tag im süssen Nichtsthun verbringen, während die Weiber Reis stampfen und alle Hausarbeiten besorgen müssen. Zur Erhöhung des Schutzes gegen die Überfälle mordlustiger Nachbarn, denn die Bewohner sind passionierte Kopfjäger, deren Sinnen und Trachten nur auf die Erlangung von Menschenschädeln gerichtet ist, ist der Zugang zu diesen Pfahldörfern noch sehr erschwert, und nur mit grosser Mühe konnte der Vortragende über gestürzte Baumstämme hinweg den Fussboden des Baues erklimmen.

Die mehr dem mongolischen als dem malayischen Typus angehörenden Bewohner zeigten trotz ihrer fast vollständigen Nacktheit keine Spuren roher Wildheit und bei dem „Kopftanz", der auf Wunsch des Reisenden aufgeführt wurde, erregten die feierliche Haltung der jungen Krieger und die mit wohlklingenden Stimmen vorgetragenen Lieder der in goldgestickte Sarangs gekleideten Jungfrauen das Erstaunen der Fremden. Durch die Sitte, die Haare an Augenbrauen und Lidern sorgfältig auszuzupfen, wird ihrem Gesicht der Ausdruck steter Verwunderung verliehen. Ihre Hauptnahrung besteht in Reis, der in dem sumpfigen Boden gut gedeiht, und ihr Hauptreichtum sind die erbeuteten Menschenschädel, von denen in mancher Wohnung 50—100 Stück die Wände zieren. Weiter im Innern, wo die Leidenschaft der Kopfjägerei noch grösser ist, hängt man die Schädel auch an kronenleuchterähnlichen Gestellen auf, die in der Mitte des Wohnraums von der Decke herabhängen. Ihre Toten bestatten sie nicht sofort nach dem Hinscheiden, sondern der Leichnam wird so lange in der gemeinsamen Wohnung aufbewahrt, bis er vollständig zur Mumie eingetrocknet ist und wird dann in sitzender Stellung in dem oberen Teile einer hohen, aus Brettern zusammengezimmerten Holzsäule beigesetzt.

Ihre gefährlichsten Waffen sind vergiftete Pfeile, die aus langen Blaserohren abgeschossen und sowohl auf der Jagd, wie im Kriege verwendet werden. Das aus den Blättern des Upasbaumes gewonnene Gift wirkt schon in der kleinsten Ritzwunde tödlich; trotzdem werden die Blätter als Heilmittel gegen Fieber von den Eingeborenen gegessen und auch die in den Flüssen zahlreich lebenden Rhinozerosse fressen die Blätter ohne für sie nachteilige Wirkungen, allerdings sind aber ihre Exkremente derart giftig, dass die Fische in den Flüssen daran zu Grunde gehen.

Den Endpunkt der Reise bildete das Dorf Long Mavi, wo die Reisenden gerade zur rechten Zeit kamen, um einem mit dem Nachbardorfe drohenden Kriege, die wegen der Kopfjagd besonders blutig sind, vorzubeugen. Eine Angehörige des

Digitized by Google

einen Stammes war durch ein Mitglied des anderen beleidigt worden und dieser hatte dem Vater der Beleidigten die Genugthuung versagt, worauf der Krieg zwischen beiden Dörfern unvermeidlich schien. Der Beamte des Radschah, in dessen Begleitung der Vortragende reiste, vermochte den Streit zu schlichten, indem er den Beleidiger zur Zahlung von 4 grossen chinesischen Gongs, einem landesüblichen Wertmesser von je 20 Dollars Wert, verurteilte; zwei davon erhielt die Regierung für ihre Bemühung, die beiden anderen bekam die Beleidigte, die aber einen davon dem Beleidiger zurückgeben musste, da sie die Beleidigung provoziert hatte. Einen anderen eigentümlichen Wertmesser lernte der Reisende bei einer Erbteilung kennen, die der Regierungsvertreter während seines Aufenthaltes vornahm: eine alte holländische Bronzekanone, von denen ungefähr sechs bis acht im Lande kursieren sollen und von denen jede 40 Dollars Wert hat; sie stammen jedenfalls aus dem Süden der Insel, wo sie den Holländern einst als Kriegsbeute abgenommen und von wo sie dann über das Zentralgebirge nach dem Norden geschafft worden sind.

Über die Verhältnisse im Staate Serawak konnte der Reisende nur Günstiges berichten und eine gedeihliche Entwickelung des von der Natur gesegneten Landes in Aussicht stellen. Der jetzige Radschah ist der Engländer Charles Brooke, der seinem Onkel James Brooke 1868 in der Regierung des Landes folgte. Im Jahre 1835 war James Brooke, ein ehemaliger englischer Offizier, ins Land gekommen und hatte den Radschah von Brunei in der Niederwerfung eines Aufstandes in Kutjing wirksam unterstützt; zur Belohnung schenkte ihm der Radschah 1843 das Reich Serawak, das er unter englischen Schutz stellte. Nach Ausrottung der zahlreichen Piraten und nach Niederwerfung eines Chinesenaufstandes war seine Herrschaft gesichert und nach Überwindung mannigfacher ihm von England in den Weg gelegten Hindernisse glückte ihm die friedliche Entwickelung des Landes und seiner Bewohner, die sein Neffe Charles Brooke nach seinem Tode erfolgreich in seinem Sinne fortsetzte. Dieser ist ein trefflicher Herrscher, der nicht über, sondern mit den Eingeborenen herrscht, sie hebt und bildet, der die natürlichen Hilfsquellen des Landes zu erschliessen sucht und ohne ein grosses Heer von Beamten die Verwaltung des Landes selbst mit praktischem Blick leitet.

Allgemeine Vereinssitzung Mittwoch den 6. Februar. Nach erfolgter Aufnahme einer Anzahl neuer Mitglieder teilt der Vorsitzende, Herr Dr. *Hans Meyer*, mit, dass der Jahresbericht des Vereins in der nächsten Sitzung vorgelegt werden

Digitized by Google

würde und dass Herr Dr. *Oskar Baumann*, der im Auftrage des Vereins eine Forschungsreise nach dem Zanzibar-Archipel unternommen hat, glücklich in Ostafrika angekommen ist und seine Expedition alsbald angetreten hat. Ferner machte der Vorsitzende die Mitteilung, dass Herr Privatdocent Dr. *W. Ule*, der im vergangenen Jahre im Auftrage des Vereins die oberbayerischen Seen wissenschaftlich untersucht hat, in einer demnächst stattfindenden wissenschaftlichen (Herren-)Sitzung einen Bericht über seine Thätigkeit erstatten wird und dass als Vortragende für die ausnahmsweise am 12. März bez. am 3. April stattfindenden Sitzungen der erfolgreiche Luftschiffer Herr Dr. *Berson* aus Berlin und der nicht minder glückliche Durchquerer Afrikas, Herr *Graf Götzen*, gewonnen sind.

Alsdann gab Herr Dr. *Cahnheim* aus Dresden eine auf den Beobachtungen zweier im Lande selbst ausgeführter Sommerreisen beruhende Schilderung Islands, indem er eine lange Reihe selbstaufgenommener Photographien im Projektionsapparate vorführte und an der Hand dieser Bilder Land und Leute eingehend schilderte. Die mit kunstgeübter Hand und sachverständigem Blick ausgeführten Aufnahmen beschränkten sich nicht nur auf die Darstellung der Beschaffenheit des Landes und seiner Naturschönheiten, sondern sie erstreckten sich auch auf die Bewohner und ihre Daseinsverhältnisse, so dass der Zuhörer ein natur- und lebenswahres Bild von der Insel mit ihren vielgerühmten aber wenig bekannten Naturschönheiten und von dem Leben und Treiben ihrer Bewohner in und ausser dem Hause erhielt.

Die in Gemeinschaft mit Dr. Grossmann in Liverpool in den Jahren 1889 und 1892 unternommenen Reisen nahmen ihren Ausgang von Reykjawik und richteten sich nordostwärts nach der berühmten Thingvallaebene, dem Gebiete der grossen Geysir in Haukadalr, von wo die Reisenden nach mehrstündigem Ritt zum Gullfoss, einem der grössten Wasserfälle Islands, gelangten; der südliche Hvitá stürzt hier erst in terrassenförmigen Kaskaden, dann in gewaltigem Falle in eine von Basaltwänden gebildete Kluft. Die ungemein schlechte Beschaffenheit der Wege und der Mangel des zur Ernährung der Pferde unentbehrlichen Graswuchses zwang die Reisenden, nach Thingvellir zurückzukehren und von hier aus durch den unwirtlichen Pass Kaldidalr (kaltes Thal) zwischen den grossen Inlandgletschern hindurch nach Nordosten vorzudringen. Von der Farm Kalmanstanga aus besuchte man die Lavahöhlen von Surtschellir und bewunderte dort die mächtigen Eisgebilde, die sich in allerlei grotesken Formen auf dem Boden erhoben oder von der Decke herabhingen. Durch das an heissen Quellen reiche Reykjadalr gelangte man nach mühsamen Durch-

Digitized by Google

furten des stark angeschwollenen nördlichen Hvitá in die öde Höltavördurheidi und später zum Hrutafjördr, einer Bucht des nördlichen Eismeeres, an dessen Ufern sehr viel durch gewaltige Nordstürme angetriebenes Treibholz gefunden wurde. Besonders interessant waren auch die Hügel „Vatnsdalshólar" bei Hnausar, welche bisher für vulkanische Gebilde gehalten wurden, thatsächlich aber typische Moränenhügel, also Gletscherbildungen sind; auch bei Vidimyri im Öxnadalr und im Thale des nördlichen Laxá wurden solche Hügel gefunden. Nach Überschreitung des breiten Stromes Hévoedsvatu, in dem zahlreiche Seehunde auf der Lachsjagd begriffen beobachtet wurden, erreichten die Reisenden schliesslich Akureyri, den bedeutendsten Handelsplatz am nördlichen Eismeer mit circa 500 Einwohnern, wo als einzige Sehenswürdigkeit „die Bäume", d. h. fünf Exemplare von Sorbus aucuparia = Eberesche bewundert wurden.

Von hier aus ging der Marsch ostwärts, zuerst durch den tiefeingeschnittenen Eyjafjördr (Inselfjord), der zur Ebbezeit in 45 Minuten durchritten wurde, zu dem Godafoss, einem mächtigen Wasserfall des Skjalfandafljot, und weiter zu der Farm Grenjadarstadr, auf deren Friedhof drei phonolitische Basaltsäulen gefunden wurden, von denen die eine mit Runen, die andere mit einer isländischen Inschrift bedeckt war. Dann führte der Weg an den Geysirn von Uxahver vorüber durch Zwergbirkenwald und später über eine grosse Lavawüste nach dem grossartigen Krater der Hljodakltetar (Echofelsen) und dem nicht weit davon entfernt liegenden Dettifoss, dem grössten der isländischen Wasserfälle, in dem der Jökulsá in eine 300 Fuss tiefe, von senkrechten Basaltwänden gebildete Schlucht hinabstürzt. Weiter besuchte man die Solfataren und Fumarolen des Námafjall und den Obsidianberg Hrafntinnuhryggr in der Nähe der berüchtigten Vulkane Krafla und Leirhnukr und erreichte schliesslich Reykjahlidh am Myvata (Mückensee), um daselbst die Natur des Riesenkraters Hverfjall eingehend zu studieren. Von hier aus wurde über Akureyri der Rückweg angetreten; in Eilmärschen ging es südwärts durch die Wüste Grimstungaheidi zunächst nach Surtschellir, wo man die Eishöhlen abermals besuchte, um nach den von früheren Reisenden Mitte des vorigen und Anfang dieses Jahrhunderts daselbst niedergelegten Münzen zu suchen; man fand sie auch wirklich vor und nahm zwei derselben mit, die jedoch bei dem nächsten Besuche der Höhle wieder an ihren alten Platz zurückgebracht werden sollen. Über Thingvellir gelangten dann die Reisenden glücklich nach Reykjavik, wo die „Laura" ihrer bereits harrte, um sie nach England zu bringen.

Digitized by Google

Allgemeine Vereinssitzung Dienstag den 12. März. Der Vorsitzende, Herr Dr. *Hans Meyer*, bittet zunächst, dem Kassierer durch Erheben von den Sitzen Decharge zu erteilen, und spricht dann demselben den Dank des Vereins für die sorgfältige Kassenverwaltung aus. In den darauf folgenden Wahlen werden der statutengemäss ausscheidende I. Vorsitzende und der stellvertretende Kassierer wieder- und an Stelle des nicht sofort wiederwählbaren II. Schriftführers Herr Privatdocent Dr. *Lenk* neugewählt. Alsdann legt der Vorsitzende den soeben erschienenen II. Band der Wissenschaftlichen Veröffentlichungen des Vereins vor und teilte hierzu mit, dass die Vereinsmitglieder Band I und II dieser Veröffentlichungen durch den Vorstand des Vereins zu ermässigten Preisen von 4 bez. 8 ℳ beziehen können. Hierauf giebt der Vorsitzende bekannt, dass am Mittwoch, den 27. März, eine wissenschaftliche (Herren-) Sitzung stattfinden wird, in der Herr Privatdocent Dr. *Ule* aus Halle über seine im Auftrag des Vereins ausgeführten Untersuchungen der oberbayerischen Seen Bericht erstatten wird. Nach einigen weiteren Bemerkungen über eine versuchsweise Umgestaltung des nach der Sitzung stattfindenden geselligen Beisammenseins hält Herr Dr. *Berson* aus Berlin einen Vortrag über seine „Erfahrungen und Ergebnisse auf Ballonfahrten".

Zunächst berührte der Vortragende im allgemeinen die Aufgaben, welche sich der Physiker und Meteorologe stellt, wenn er sich des Luftballons zu Zwecken seiner Forschung bedient, und betonte hierbei, wie das Luftschiff dem Naturforscher blos das Mittel zum Zweck sei, um die Zustände der freien Atmosphäre untersuchen zu können. Dazu bedarf er aber unumgänglich des Ballons, denn die Bergobservatorien, wie wichtig sie auch für manche Studien sein mögen, stellen die thermischen Feuchtigkeits- und elektrischen Verhältnisse der höheren Luftschichten unter dem Einfluss des Gebirgsmassivs nur verzerrt dar. Alle die grundlegenden Fragen: Abnahme der Lufttemperatur nach oben, Bildung der Wolken, des Regens und der Schneeflocken, Änderung der Windrichtung und Windgeschwindigkeit mit der Höhe, Rückströmen der Luft in der Höhe vom barometrischen Minimum zum Maximum, Verteilung der Elektrizität in der Luft, sind nur vom Korbe des Luftballons aus zu lösen.

Im Anschluss hieran wurde in aller Kürze die Geschichte der wissenschaftlichen Luftschiffahrt gestreift. Die älteren, durchaus französischen und englischen Fahrten, wie die bedeutungsvollen Aufstiege von Biot und Gay-Lussac im Jahre 1804, die Fahrt von Barral und Bixio 1850, die Fahrten von Welsch in den fünfziger Jahren, von Sivel, Spinelli

Digitized by Google

und Tissandier 1875, ja sogar die berühmtesten und wertvollsten von allen, die 28 in den Jahren 1862—1867 mit seltenem Aufwand von Mut, Thatkraft und Ausdauer unternommenen Aufstiege von James Glaisher leiden alle mehr oder weniger an den Grundfehlern ungenügender, vor der Sonnenstrahlung und Körperwärme gar nicht oder nicht genügend geschützter Instrumente, eines meist zu umfassenden Programms, was zur Zersplitterung der kostbaren Zeit oben und zu Unzuverlässigkeit der Einzelbeobachtung führte, einer meist zu kurzen Dauer der Fahrt bei allzu rapidem Auf- und Abstieg, und vor allem auch an dem Mangel einer präzisen, auf einigermassen ausgebauter, theoretischer Grundlage fussenden Fragestellung.

Durch diese Erfahrungen belehrt, hat sich das Unternehmen der Berliner wissenschaftlichen Ballonfahrten, im Jahre 1893 durch kaiserliche Munificenz mit reichen Mitteln ausgestattet, von vornherein folgende leitende Gesichtspunkte aufgestellt: einwurfsfreie Instrumente und Aufstellung derselben, Beschränkung des zu Beoachtenden bei grösster Präzision jeder Beobachtung und gelegentlicher Ausdehnung des Programms, planvolle Verteilung der Fahrten auf alle Tages- und Jahreszeiten, Höhen und Wetterlagen, Vornahme nicht nur hoher, sondern auch lang andauernder Fahrten, systematische Sauerstoffverwendung zur Atmung in grossen Höhen, Kontrole und Ergänzung der direkten Ablesungen durch Registrier-Instrumente und Verwendung unbemannter, mit selbstregistrierenden Apparaten versehener Ballons zur Erforschung der äussersten, dem Menschen durchaus unzugänglichen Höhen. Alles dieses wurde unter Verwendung der von Professor Assmann, dem Leiter des Unternehmens, erfundenen, die wahre Temperatur und Feuchtigkeit der Luft anzeigenden Aspirations-Instrumente, neuer Ventilkonstruktionen von Premier-Leutnant Gross und zahlreicher neuer Methoden der Forschung genau durchgeführt. Die hauptsächlichste Arbeit ruhte in den Händen des Professors Assmann, Premier-Leutnant Gross und des Vortragenden unter Beihilfe zahlreicher Meteorologen, Physiker und Militärluftschiffer.

Beim vorläufigen Abschlusse des Unternehmens Anfang 1895 können die Beteiligten auf 42 Fahrten bemannter, 4 von Registrierballons, also zusammen 46 Freifahrten, zurückblicken, wozu noch 24 Aufstiege von Fesselballons kommen. Es wurden alle bisherigen Höhen, aus denen Beobachtungen vorlagen, übertroffen, indem die Registrierballons 18400 m und 16300 m, die bemannten Ballons rund 8000 m und 9150 m Höhe erreichten. Die Reisedauer betrug gelegentlich 13, 14½, ja nahezu 19 Stunden, es wurde vielfach Nächte hindurch gefahren und beobachtet; einzelne Fahrten von Freiballons erstreckten sich

Digitized by Google

auf Entfernungen von 400 und 500 km und trugen die Luftschiffer von dem Abfahrtsorte Berlin nach Jütland, Südböhmen, Bayern, an die Danziger Bucht und über den Rhein an die holländische Grenze, während der Registrierballon „Cirrus“ nach Russland und an die bosnisch-serbische Grenze Entfernungen von 900 und über 1000 km in $6^3/_4$ und $10^1/_2$ Stunden zurücklegte, was den kolossalen Geschwindigkeiten von 135 und 100 km in der Stunde entspricht.

Von den jetzt in Sichtung und Verarbeitung befindlichen Ergebnissen des glücklich durchgeführten Unternehmens konnte der Vortragende nur in wenigen Worten die wichtigsten berühren. Zu diesen gehören vor allem die Feststellung einer viel tieferen Temperatur in den höchsten Luftschichten, als man bisher vermutet und — im direkten Widerspruch mit den älteren, durch die starke Sonnenstrahlung gefälschten Beobachtungen — besonders rascher Abnahme der Luftwärme in diesen oberen Regionen von etwa 4000 m Höhe an. Es wurden höchst wichtige Aufschlüsse gewonnen über die Wärme- und Feuchtigkeitsverhältnisse der Schichten der hauptsächlichsten Niederschlagsbildung in 1500 bis ca. 4000 m Höhe; es konnte ein Gesetz aufgestellt werden über die Winddrehung mit zunehmender Höhe, über Beziehungen zwischen verschieden warmen, übereinander lagernden Luftströmen und Wolkenbildung an ihrer Grenzfläche, über das thermische und elektrische Verhalten geschlossener Wolkenoberflächen. Es ergab sich auch als Resultat von vier Fahrten, dass die elektrische Spannung in der Atmosphäre bei heiterem Wetter sich zunächst schnell, dann aber immer langsamer ändert, was auf sehr geringe Mengen oder gänzliche Abwesenheit freier Elektrizität in den höheren Luftschichten deutet.

Im Anschluss an diese wissenschaftlichen Mitteilungen schilderte sodann der Vortragende den Verlauf einer Hochfahrt und einer Nacht- und Dauerfahrt. Die Hochfahrt, auf der der Vortragende mit dem „Phönix“ 9150 m hoch stieg und damit die grösste Höhe erreichte, zu der sich je ein Mensch über die Erdoberfläche erhoben hat, nahm ihren Ausgang in Stassfurt, wo am 5. Dezember 1894, vormittags 10 Uhr 28 Minuten, der mit 2000 cbm Wasserstoff gefüllte Ballon mit dem Vortragenden als einzigen Passagier aufstieg. Eine Stunde nach der Abfahrt waren 5000 m überschritten; 11 Uhr 49 Min. wurden 6000 m erreicht und das Thermometer sank auf $-25{,}5^0$ C.; bis auf leichtes Herzklopfen und etwas Befangenheit befand sich der Reisende wohl. Um 12 Uhr begann in 6750 m Höhe bei -29^0 die Sauerstoffatmung mit vorzüglicher Wirkung, die aber bei weiterem Emporsteigen nicht länger als ein paar Sekunden ausgesetzt werden durfte. Bei 9000 m Höhe wurde

Digitized by Google

die seit früh hoch am Himmel beobachtete, nur ganz dünne schleierartige Schicht von Cirrostratus-Wolken durchschnitten; sie bestand nicht aus Eiskrystallen, sondern aus wohlgebildeten, kleinen Schneeflocken.

Um 12 Uhr 49 Min., also $2^1/_8$ Stunde seit Anfang der Fahrt, war der Barometerstand auf 231 mm gesunken, der nach Reduktion einer wahren Höhe von 9150 m entspricht. Das Thermometer zeigte —47,9° C., selbst das Quecksilber im Barometer hatte sich auf —29° abgekühlt und das Strahlungsthermometer zeigte in voller Sonne nur —23,8°; rein von Wolken, doch nur mattblau wölbte sich der kalte Himmel über dem Ballon. Trotzdem das Befinden des Reisenden es sicherlich gestattet hätte, mit Vorsicht noch um 1000 m höher zu gehen, musste er in dieser Höhe wegen Mangels an Ballast umkehren. Nach Öffnung des Ventils begann der Ballon mässig schnell zu fallen; bei 8500 m wurde die Elbe bei Dömitz überschritten und mit der Zeit begann der Reisende trotz des Pelzes die Wirkung der grimmigen Kälte zu spüren; bei ca. 1400 m wurde die höchste Temperatur mit + 6° C. gemessen; in grösserer Nähe der Erde wurde es wieder um ca. 5° kälter. In 500 m machte der Ballon, auf den unteren Wolken angelangt, ein paar Wellenbewegungen, wie gewöhnlich auf der Wolkenoberfläche schwimmend; dann durchschnitt er dieWolkenschicht, und in 250 m erschien die graue, von einem trüben Himmel bedeckte Erde, am Schleppgurt überflog der Ballon einen See, und 3 Uhr 45 Min. landete der Reisende ziemlich leicht mit Hilfe herbeieilender Landbewohner auf einem Sturzacker in Schönwohld westlich von Kiel. Der Abstieg hatte volle 3 Stunden, der Aufstieg 2 Stunden 20 Minuten gedauert.

Die Nachtfahrt, deren Verlauf der Vortragende dann beschrieb, wurde am 6. Juli 1894 um 6 Uhr 32 Min. nachmittags im „Phönix" von Berlin aus mit einem Begleiter angetreten. Bei Südwind zunächst über Nauen nach WNW. ziehend, drehte der Ballon bald nach NW., und um Mitternacht konnte Perleberg an seinen Lichtern unterschieden werden. Um $2^1/_2$ Uhr wurden in der schon starken Helligkeit die westmecklenburgischen Seeen sichtbar, um 3 Uhr 40 Min. überflog man das Nordende von Lübeck, aber trotz der grossen Nähe der Ostsee beschloss man nicht herunter zu gehen, da man auch im Falle eines vollständigen Herumschwenkens des Windes nach N. oder NO. mit Sicherheit Fünen, Laaland oder Seeland zu erreichen hoffte. Zwischen 3000 und 4000 m Höhe verweilend, wurde Kiel, die Eckernförder, Flensburger, Apenrader Föhrde, hierauf Woyens überflogen, worauf sich der Ballon, höher kommend, nach Westen drehte, so dass nun die Nordsee gefährlich zu werden drohte. Man liess deswegen gegen 11 Uhr vormittags den

Digitized by Google

Ballon bis unter 3000 m fallen und in dieser Höhe überflog er um 11 Uhr 40 Min. die dänische Grenze südlich von Folding; gegen 1 Uhr wurde ein moorfreies Stück Land erspäht, auf dem man zu landen beschloss. Ein gewaltiger Südsüdost fegte über die Haide; nach dreimaligem mächtigen Auftrümmern und kurzer, sausender Schleiffahrt gelang es, mit Aufbietung aller Kräfte um 1 Uhr 7 Minuten den „Phönix" zum Stehen zu bringen. Die Reisenden befanden sich zwischen Süderfelling und Troldhede, mitten in Jütland. Der „Phönix" hatte seine bis jetzt längste und weiteste Reise von 515 km und 18 Stunden 35 Min. hinter sich.

Wissenschaftliche (Herren-)Sitzung Mittwoch den 27. März. Der Vorsitzende, Herr Prof. Dr. *Ratzel*, legt den Jahresbericht des Vereins vor und begrüsst den Vortragenden des Abends, Herrn Privatdocent Dr. *Üle* aus Halle, der einen Vortrag über die Ergebnisse neuer Messungen im Starnberger See hält.

Die Seenkunde oder Limnologie hat in der jüngsten Zeit einen bedeutenden Aufschwung genommen. Begründet ist dies einmal in der Vertiefung der geographischen Wissenschaft überhaupt, sodann in einer Anregung, welche von der Entwicklung der Ozeanographie ausging, und endlich bei uns auch wesentlich durch die Erkenntnis der geologischen Thatsache, dass die seeenreichen Gebiete Europas in der Diluvialzeit vergletschert waren. Es entstand dadurch jener bekannte Streit über die Gletschererosion, durch welche die Seen entstanden sein sollten. Auch der Starnberger See gehört zu diesen vermeintlichen Glacialseen und seine gründliche Erforschung muss darum besonders geboten erscheinen, um die Frage nach der Glacialerosion zu entscheiden.

Auf Anregung Prof. Ratzels und mit Unterstützung der Leipziger Carl Ritter-Stiftung hat Redner seit 2 Jahren dort neue Untersuchungen begonnen. Dieselben sind noch keineswegs zum Abschluss gekommen, aber die bisherigen Ergebnisse haben doch schon manches Interessante hervorgebracht. Die geplante Arbeit wird hauptsächlich die Geologie, Morphologie und Hydrographie des Sees umfassen. Die geologischen Verhältnisse sind allerdings von Penck in ihren grossen Zügen schon festgelegt. Darnach fällt die Entstehung des Sees zwischen die Ablagerung der diluvialen Nagelfluh und die letzte Vergletscherung. Penck nimmt an, dass das Thal bereits vor der Ablagerung des Niederterrassenschotters bestanden hat, dass das Seebecken aber erst durch den Gletscher wieder aus dem von diesem Schotter erfüllten Thale herausgegraben sei. Eine

Digitized by Google

Entstehung des Sees durch Dislokation weist er ab, obwohl er selbst Spuren einer geringen Faltung des Deckenschotters gefunden haben will. Als beweisend für den glacialen Ursprung erscheint Penck auch die Form des Beckens, die sich nach Geistbeck als eine ziemlich einförmige Mulde herausstellte. Nach den neuesten Messungen hat sich das Bodenrelief des Sees aber doch mannigfacher gestaltet gezeigt, sodass dieser Beweis Pencks kaum noch als stichhaltig angesehen werden kann. Die bisherigen Lotungen haben auch eine grössere Maximaltiefe ergeben. Sie beträgt 123,5 m. Am Grunde des Sees wurden in grösseren Tiefen neben dem gewöhnlichen mergligen Schlamm reichliche Mengen von brauner Eisenerde gefunden. Es ist das das sogenannte Seeerz, das bisher wohl nur in schwedischen Seen beobachtet wurde.

Besondere Aufmerksamkeit wurde der Erforschung der physikalischen Verhältnisse im Starnberger See zugewandt. Es handelte sich dabei um die Feststellung der Farbe und Durchsichtigkeit wie der Wärme des Wassers. Die Farbe des Wassers ist grün mit einer Neigung zu braun, infolge der zahlreichen aus den Filzen entspringenden Moorwasserzuflüsse. Der See steht hinsichtlich der Farbe zwischen den blauen Alpenseen und den braungrünen norddeutschen Seen etwa in der Mitte. Über die Durchsichtigkeit des Wassers ergaben die bisherigen Untersuchungen nichts wesentlich Neues. Es wurde nur die sogenannte Sichtbarkeitsgrenze einer weissen ins Wasser eingesenkten Scheibe bestimmt. Diese Grenze lag im März bei 13,5 m, im August bei 3—5 m. Sehr umfangreich ist dagegen das Material über die Wärmeverteilung im Wasser. Nicht weniger als 26 Temperaturreihen oder thermische Lotungen liegen vor. Dieselben zeigten deutlich das Vorhandensein einer Sprungschicht im Sommer,. liessen aber auch das Werden dieser Sprungschicht z. B. in dem Auftreten einer zweiten periodischen und dritten täglichen Sprungschicht, erkennen. Auf die Lage und Form der Sprungschicht haben Wind und Regen entschieden einen Einfluss, auch scheint die Temperatur der Zuflüsse dafür nicht bedeutunglos zu sein.

Zum Abschluss werden die weiteren Arbeiten am See voraussichtlich erst im nächsten Jahr gelangen. Es sollen noch die hydrographischen Verhältnisse wie Grösse von Abfluss und Zufluss, Wasserstandsänderungen, Seiches zur Untersuchung kommen. Dagegen werden die biologischen Erscheinungen zunächst nicht in das Bereich der Studien gezogen werden, obwohl auch das sehr zu wünschen wäre und obwohl auch da manches Interessante beobachtet werden könnte, was der Redner selbst durch Vorlegen von durch Mückenlarven eigenartig gefurchten Steinen zu beweisen vermochte.

Digitized by Google

Allgemeine Vereinssitzung Mittwoch den 3. April. Der Vorsitzende, Herr Dr. *Hans Meyer*, gedenkt zunächst der vierhundertjährigen Wiederkehr des Tages, an dem der bekannte Kosmograph Apianus im Jahre 1495 zu Leisnig geboren wurde, und schildert uns in kurzen Zügen Leben und Wirken dieses noch heute hochgeschätzten Gelehrten. Alsdann hält Herr Leutnant *Graf von Götzen* einen Vortrag über seine im Jahre 1894 ausgeführte Reise quer durch Zentral-Afrika.

In Begleitung der Herren Assessor Dr. v. Prittwitz und Dr. med. Kersting trat der Vortragende, nachdem er bereits früher eine Reise lediglich zu Jagdzwecken nach dem Kilimandscharo unternommen und dabei für Ausrüstung und Zusammensetzung einer grossen Karawane die nöthige Erfahrung gesammelt hatte, am 21. Dezember 1893 mit etwa 600 Menschen von Pangani an der Ostküste auf; zwei indische Elephanten, die die Karawane als Lasttiere begleiten sollten, waren zum Durchschwimmen des Panganiflusses nicht zu bewegen und mussten deshalb zurückgelassen werden. 200 Träger waren nach ihrer Heimat, der Landschaft Usukuma südlich vom Viktoria-See, zurückkehrende Karawanenleute, die gegen Lohn 200 Lasten Tauschwaren, buntes Baumwollenzeug, Perlen und Draht, bis in die Seenregion zu tragen hatten und dann hier zurückblieben; sie unterstanden dem Befehle des aus der Peters'schen Emin-Pascha-Expedition bekannten Somali-Führers Hussein Farrach. Zum Schutze der Karawane dienten 35 mit Mausergewehren M/71 bewaffnete Soldaten, eine bunt zusammengewürfelte Gesellschaft: Suaheli, Sudanesen, Somali, Abbyssinier, Wanyamwesi und Wasukuma, Leute, die sich mit Stanley am Kongo, mit Emin Pascha bei den Zwergen, mit den Engländern in Uganda und mit anderen Expeditionen in Afrika herumgetrieben hatten und die nun unter ein deutsches Kommando gebracht waren. Von den dauernd gemieteten Trägern waren ausserdem 75 mit Vorderladern bewaffnet.

Während des Marsches war die Thätigkeit der drei Europäer genau geordnet und im Allgemeinen folgende: Dr. von Prittwitz überwachte die Ausbildung der Soldaten, sorgte für den inneren Lagerdienst, für das Aufschlagen der Zelte und für die Verpflegung der Europäer. Dr. Kersting führte die Nachhut, und wenn er, oft recht spät, im Lager eintraf, hatte er vollauf mit seinen schwarzen Patienten zu thun. Der Vortragende hatte sich die allgemeine Leitung der Expedition, die Verhandlungen mit den Eingeborenen, die Verpflegung der Karawane und die wissenschaftlichen Arbeiten vorbehalten; in dem Bestreben, möglichst viel wissenschaft-

Digitized by Google

liches Material nach jeder Richtung hin zu sammeln, wurden jede fünf Minuten Peilungen vorgenommen und so der zurückgelegte Weg vom Indischen Ozean bis zum Kongo genau bestimmt. Die wissenschaftliche Ausrüstung bestand aus: 1 Theodoliten, 3 Uhren, 1 Messtischplatte, mehreren Aneroiden, 1 Siedeapparat, 1 Aspirations-Psychrometer, 1 Maximum- und Minimum-Thermometer, mehreren Schleuderthermometern und Bussolen.

Bei der sehr geregelten Lebensweise (es wurde nur abgekochtes Wasser und nur Sonntags pro Mann ein Kognak getrunken) war der Gesundheitszustand der Reisenden, von denen ausserdem zwei gar nicht rauchten, ein sehr guter: der Vortragende hat nur zweimal, Dr. v. Prittwitz nur einmal und Dr. Kersting gar kein Fieber gehabt. Der erste Teil des Reiseweges, von der Küste bis zum Kagera, dem grossen westlichen Zufluss des Viktoriasees, liegt ganz in der deutschen Interessensphäre und kreuzte verschiedene Mal die bereits bekannten Routen früherer Reisender; am 27. Januar 1894 wurde, nachdem man Usegua und die durch Seuchen und Krieg entvölkerte Massaisteppe durchzogen hatte, Kondoa in der fruchtbaren Landschaft Irangi erreicht und hier Kaisers Geburtstag gefeiert. Auf dem Weitermarsch nach dem Gurui-Berge erlebten die Reisenden am 3. Februar ein starkes Erdbeben, das aber auf die Gemüter der Schwarzen nur einen schwachen Eindruck machte und von den Weibern mit lautem, trillerndem Geschrei begleitet wurde. Gemeinsam mit Dr. Kersting erfolgte dann die Besteigung des Gurui-Berges, eines vereinzelt liegenden, zerrissenen Kegels nördlich von Irangi vor dem westlichen Steilabfall des grossen ostafrikanischen Grabens, die jedoch einige hundert Meter unter dem Gipfel in 2900 m Höhe wegen zu schlechten Wetters aufgegeben werden musste. Bei strömendem Regen mussten die Reisenden in einer Vegetation von Erica, Alpenveilchen und hohem Gras auf dem Berge eine sehr ungemütliche Nacht verbringen, erlangten aber am nächsten Morgen einen weiten Überblick über das Land; es ist eine sanft gewellte Ebene, teils Grassteppe, teils schönste Parklandschaft mit grossem Wildreichtum; im Südwesten lag ein See, den der Führer Umburre nannte, dessen Lage und Ausdehnung aber nicht näher festgestellt werden konnte. Nach mühsamer Erkletterung des Westabhangs des ostafrikanischen Grabens gelangte man auf ein weites unbewohntes Hochplateau mit kühlem Klima, das von Rhinocerossen wimmelte und von Banden räuberischer Wandorobbo, die auch die Nachhut einige Mal angriffen, durchstreift wurde. Vom Wemberre-Fluss, der, von S. kommend, in den Eiassi-See mündet, war beim Durchschreiten der flachen Einsenkung

Digitized by Google

so gut wie nichts zu sehen, da die Regenzeit noch nicht begonnen hatte; nur einige Tümpel mit Salzwasser waren vorhanden. In Meatu, wo auch Oskar Baumann zu den Waffen hatte greifen müssen, verlor die Karawane trotz friedlichen Tauschverkehrs sieben Leute durch Verwundungen mit vergifteten Pfeilen; das Strafgericht gegen die Räuber ist nicht ausgeblieben. Am 1. März setzte die Regenzeit ein, deren schwere Regenschauer den Marsch in den versumpften Niederungen um Nindo herum fast unmöglich machten, so dass die Esel zurückgelassen werden mussten. In Msalala, einer Missionsstation der Weissen Väter aus Algier, verliessen auch die 200 Usukumaleute die Karawane, um nordwärts nach ihrer Heimat zu ziehen; zu ihrem Ersatze warb Dr. v. Prittwitz in der deutschen Station Mwansa am Viktoriasee 75 neue Träger, die in Uschirombo, ebenfalls einer Station der Weissen Väter, zur Karawane stiessen.

Am 20. April erreichte man die Landschaft Ost-Usuvi, deren Beherrscher Kassusura man mit Recht den Titel „König" zugestehen kann, denn er verstand es, königliche Geschenke zu machen, und hatte eine königliche Leibwache von 3000 Kriegern, mit denen er die Reisenden besuchte. Er selbst ist ein riesiger Wahuma, der sich den Reisenden gegenüber ausserordentlich freundlich zeigte. Bereitwillig stellte er 70 Träger, als er hörte, dass die Reisenden nach Ruanda vordringen wollten, allerdings in der stillen Hoffnung, dass nun über seinen unbesiegten Feind, den König von Ruanda, das Strafgericht hereinbrechen würde. Am 2. Mai erreichte man den Kagera und erblickte drüben die völlig baumlosen Hochflächen Ruandas, jenes sagenhaften Landes, von dem man sich die wunderbarsten Geschichten erzählte und in das bis jetzt weder ein Europäer noch ein Araber hatte eindringen können.

Ruanda umfasst der Hauptsache nach die höchsten Erhebungen des sogenannten Zwischenseenplateaus; in die Hochflächen sind tiefe nach Süden verlaufende Thäler und Schluchten eingeschnitten, deren Hänge mit ungeheuern Bananenhainen bedeckt sind, die Hochflächen bilden fettes Weideland und sind völlig baumlos; nach Osten und Süden fällt das Plateau zum Kagera steil ab. Seine durchschnittliche Seehöhe beträgt 1700 bis 2000 m; nach Westen steigt es bis 3000 m Höhe an und fällt dann steil zum grossen zentralafrikanischen Graben hin ab. Man versteht darunter jene ungeheure Bodeneinsenkung, in der der Albert-, der Albert-Edward-, der Kivu-See und der Tanganyika liegen. Die höchste Stelle der Sohle dieses Riesengrabens liegt an dem vom Vortragenden zuerst gesehenen Kivu-See in 1490 m Höhe; der Tanganyika hat nur 818 m Seehöhe, der Albert-Edward-See 875 m. Nördlich vom

Digitized by Google

Kivu-See haben sich quer vorliegend auf der Grabensohle die Virunga-Vulkane erhoben, die also den Graben in eine nördliche und eine südliche Hälfte teilen; der bisherige Name dieser Berge, „Mfumbiro", gilt bei den Eingeborenen als der Name des östlichen Berges. Der König von Ruanda, der „Kigeri", heisst Luabugiri und gehört zum Stamme der Wahuma oder Watusi, der vor langer Zeit von Norden her einwanderte und die ackerbauende Bantu-Bevölkerung unterjochte und sich zum Herrn des Landes machte. Er ist unumschränkter Herr seiner Unterthanen, die vor ihm zittern; als echter Beherrscher eines Hirtenvolkes, lebt er nie länger als zwei Monate an einem Orte; als die Reisenden im Lande ankamen, befand sich die Residenz Luabugiris auf einem fast 3000 m hohen Berge, hoch über den Wolken und von kalten Sturmwinden umweht.

Am 3. Mai begann der Übergang über den Kagera, der wider Erwarten von den Eingeborenen nicht zu verhindern gesucht wurde; man erkletterte den steilen Hang der Landschaft Kisaka und marschierte, ohne von den Eingeborenen feindlich angesehen zu werden, ins Land hinein. Überall fand man die prachtvollsten Kulturstrecken, Rinder mit riesigen Hörnern weideten auf den saftigen Hochflächen, auf denen oft grosse Felder von Bohnen und Erbsen angebaut waren. Dörfer giebt es in Ruanda nicht, die dichte Bevölkerung wohnt in einzelnen Gehöften, von denen die der herrschenden Wahuma durch ihre Grösse besonders auffallen. Die einzelnen Wahuma sitzen als Statthalter oder Distriktchefs im Lande umher und sind unter dem übrigen Volke deutlich an ihren langen, hageren Gestalten, ihrer hellen Hautfarbe und ihren edlen Gesichtszügen erkennbar. Auch Luabugiri, dem die Reisenden in seiner Residenz einen Besuch abstatteten, fiel diesen durch seine Körpergrösse auf.

Nach einem dreitägigen Aufenthalte bei dem Kigeri Luabugiri stieg man unter grossen Schwierigkeiten den mit dichten Bambuswäldern bestandenen Ostrand des grossen Grabens hinab und erreichte völlig erschöpft das fruchtbare Bugoye, wo die Karawane östlich vom Kirunga-Vulkan ein Lager bezog, während der Vortragende mit Dr. von Prittwitz sich an eine Besteigung des Vulkanes machte. Erst nach $3\frac{1}{2}$ Tagen gelangten die Reisenden, durch die üppige Vegetation am Vordringen gehindert, am Gipfel des Kraters an, dessen kohlschwarze, mit rosafarbenen Adern durchzogene Wände senkrecht 300 m tief nach innen zu abstürzten. Der Boden des Kraters schien völlig eben zu sein; in seiner Mitte befanden sich zwei gewaltige brunnenähnliche Öffnungen, so regelmässig, als wären sie von Menschenhand hineingemeisselt, deren einer unter donnerähnlichem Getöse eine gewaltige Dampfwolke entstieg.

Digitized by Google

Auch nach aussen fiel der Kraterrand so steil ab, dass man schwindelfrei sein musste, um den Rundgang um den Krater zu machen, der zwei Stunden in Anspruch nahm. Nach Rückkehr ins Lager wurde der Marsch fortgestzt, der die Reisenden plötzlich an das Ufer eines herrlichen Sees führte, der sich unabsehbar weit nach Süden hin erstreckte und von den Eingeborenen Kivu genannt wurde. Während die Karawane am Westufer des Sees südwärts zog, unternahm der Vortragende ein Rekognoszierungsfahrt auf dem See, wobei ihm die Triangulation der Nordhälfte gelang. Paradiesisch schöne Inseln liegen mitten in dem See, der 30—40 km breit und mindestens 80 km lang ist, die Uferformationen erinnerten lebhaft an die der oberitalienischen Seeen. Am Südende des Kivu soll der Rusisi, der sich in den Tanganyika ergiessen soll, dem See entströmen. Da noch ein genügender Patronenvorrat vorhanden war, entschloss sich hier der Führer der Expedition, die Reise westwärts nach dem Kongo fortzusetzen, und man begann den westlichen Grabenrand mit seinen Bambuswäldern emporzusteigen, worauf man in das bergige Grasland Butembo gelangte. Bei der geringen Nahrung war das fortwährende Hinauf- und Hinabklettern auf kaum sichtbaren Pfaden weit mühsamer als der spätere Marsch durch den sumpfigen Urwald. Verpflegung und Führer waren in dem durch Sklavenjagden entvölkerten Lande schwer zu erhalten; als Nahrung dienten meist nur verwilderte Bananen und als Wegweiser die untergehende Sonne. Das Land senkt sich allmählich nach Westen, und sobald man die Grenze von Bulegga überschritten hat, betritt man die ausgedehnte Niederung, die vom Kongo entwässert wird und von geschlossenem Wald bedeckt ist, wie schon von Stanley behauptet wurde. Der Marsch durch den Urwald war unendlich langweilig; täglich die gleichen Sorgen, ob ein Weg nach Westen führen würde, täglich die gleichen Schwierigkeiten, um Lasten und Maultiere über die zahllosen Wasserläufe zu schaffen, und täglich Märsche bis an die Knie im Sumpf. Den Eindruck majestätischer Grossartigkeit, den Stanley auf seinem Marsche durch diesen Urwald empfand, spürten die ermatteten Reisenden keineswegs, ebensowenig die Undurchdringlichkeit des Urwaldes, in den kein Sonnenstrahl eindringen sollte. Auch Zwerge wurden nicht gesehen, da diese bedeutend weiter nördlich leben; aber bereits die Watembo und Walegga waren meist nur von Mittelgrösse; jedoch sind sie kein eigentliches Jägervolk. Der Marsch durch das ununterbrochene Waldgebiet dauerte gerade zwei Monate, während deren man nur zwei menschliche Ansiedelungen traf, wo man sich genügend verproviantieren konnte. Am 7. August wurde die grosse, inmitten grosser Reiskulturen liegende Manyema-

Digitized by Google

Ansiedelung Kaware-Ware erreicht, die von etwa 5000 Menschen bewohnt wird. Nach genügender Verproviantierung wurde dann der reissende Lowa in einem Kanu überschritten und der Weitermarsch angetreten. In der zweiten Manyema-Ansiedelung Tupalo, die man später antraf, bot sich keine Gelegenheit für eine längere Verproviantierung und an den folgenden Marschtagen litt die Karawane stark unter dem Hunger. Die Manyema-Ansiedelungen waren verlassen, die Araberkriege des Kongostaates hatten die Gegend entvölkert und die Waldfrüchte reichten nicht aus, um die Kräfte zu erhalten, so dass man schliesslich gezwungen war, zwei Reittiere zu verzehren. 30 Menschenleben vorlor in diesen Tagen die Expedition teils durch Genuss giftiger Früchte, teils durch Hunger, nachdem die Träger, trotz strenger Strafen, ihren mehrtägigen Proviant am ersten Tage vergeudet oder aus Faulheit weggeworfen hatten. Erst am Luvuto, einem Nebenfluss das Lova, fand man wieder genügend Bananen, so dass man, leidlich gestärkt, zum Kongo weitermarschieren konnte.

Am 21. September 1894, genau 9 Monate nach dem Abmarsch von Pangani, erblickte man den Kongo, gegenüber der belgischen Station Kirundu; drei tadellos abgegebene Salven meldeten den Europäern die Ankunft der Expedition an, die ihnen bereits durch Boten angezeigt worden war. Durch die Liebenswürdigkeit der belgischen Offiziere wurde den Reisenden ein Dampfer des Kongostaates zur Verfügung gestellt, auf dem die ganze Expedition den Kongo hinabfuhr. Des Tages fuhr man stromabwärts, von allen Stationen aufs Ehrenvollste begrüsst, abends und nachts wurde im Walde Holz geschlagen, mit dem am folgenden Tage der Kessel geheizt wurde. In Leopoldville verliess man den Dampfer und marschierte unter grossen Beschwerden, aber in den Stationen, so gut es ging, verpflegt, zur Kongomündung, wo man am 5. Dezember 1894 den atlantischen Ozean erblickte. Unter Führung von Dr. Kersting kehrten von Banana aus die 207 Träger, nachdem sie sich vorzüglich erholt hatten, auf einem Kohlendampfer nach ihrer Heimat Ostafrika zurück, während sich der Vortragende mit Dr. v. Prittwitz nach Lissabon einschifften, wo sie am 8. Januar 1895 glücklich anlangten.

Allgemeine Vereinssitzung am 6. November. Nach Aufnahme einer grossen Anzahl neuer Mitglieder und nach erfolgter Ersatzwahl eines zweiten Schriftführers berichtete der Vorsitzende, Herr Dr. *Hans Meyer*, über das Verhältnis des Vereins zum Grassi-Museum. Nach Vollendung des Museum-

Digitized by Google

baues wird die Bibliothek des Vereins nach dem Museum übersiedeln, wo ihr von der Direktion drei grosse Räume im Dachgeschoss zur Verfügung gestellt sind; ebenso wird auch der Vortragsraum im Museum in erster Linie dem Verein für Erdkunde zur Verfügung stehen. Im Anschluss an diese Mitteilungen spricht der Vorsitzende dem Rate der Stadt den Dank des Vereins für sein Entgegenkommen in der ganzen Angelegenheit aus. Nach einer kurzen Bemerkung über den Stand der Expedition Dr. Baumanns im Zanzibar-Archipel berichtete der Vorsitzende eingehend über den sechsten internationalen Geographenkongress in London, dem er als Vertreter des Vereins beigewohnt hat, und geht besonders auf die Vorträge über die Besiedelungsfähigkeit des tropischen Afrika und über die Polarforschung näher ein.

Hierauf hält Herr Dr. *Gruner* einen Vortrag über seine Expedition ins Hinterland von Togo. Trotz der wenig günstigen Lage des deutschen Togogebietes hinter einer stark brandenden Küste, die von den weit im Meere draussen ankernden Schiffen aus nur mit Lebensgefahr erreicht werden kann, hat sich die Kolonie doch stetig entwickelt, so dass jetzt der Ein- und Ausfuhrhandel einen Wert von $3^1/_2$ Millionen Mark erreicht. Der Küstenplatz Lome, die hauptsächlichste Eingangspforte der Kolonie, hat sich unter deutscher Herrschaft erfreulich entwickelt; wo vor dem Jahre 1884 nur wenige Hütten standen, erhebt sich jetzt eine Ansiedelung von ca. 4000 Seelen mit regelmässigen Stadtteilen und geordneter Verwaltung. An den niedrigen, ungesunden Küstenstreifen schliesst sich nach dem sanft ansteigenden Hinterlande zu eine nicht sehr breite Palmenregion an, die bald in die afrikanische Buschsavanne, einem aus starren Gräsern von $1^1/_2$ bis 4 Meter Höhe bestehenden Grasmeer mit einzelnen verkrüppelten Bäumen, übergeht. Wie überall im tropischen Afrika sind die Wege nur schmale, tief ausgetretene Fusspfade, die sich zwischen den harten und stacheligen Gräsern hinschlängeln, jedem, auch dem kleinsten Hindernis sorgsam aus dem Wege gehend. Vier Tagereisen von der Küste entfernt, liegt in einem an Naturschönheiten reichen Gebirge, in gesunder Lage die deutsche Station Misahöhe, der Mittelpunkt der ganzen Kolonie. Bereits jetzt bietet die Station ein freundliches Kulturbild dar, da die Eingeborenen in der Umgebung der Station ausgedehnte Plantagen angelegt haben, in denen sie Mais, Reis, Baumwolle, Yamwurzel u. A. für ihren Bedarf und auch für den Export bauen. Von hier erfolgte am 6. November 1894 der Aufbruch der Expedition zunächst nach Kratschi am Voltafluss, der am weitesten vorgeschobenen Station des Togogebietes, wo die letzte Ergänzung der Aus-

Digitized by Google

rüstung durch Ankauf von Tauschwaren erfolgen sollte; die Leitung der Expedition lag in den Händen des Vortragenden, dem die Herren Premier-Leutnant von Carnap und Dr. Döring als Unterstützung beigegeben waren.

Kratschi auf der Grenze zwischen dem feuchtheissen Küstengebiete und dem trockenen Innern gelegen, ist ein bedeutender Handelsplatz von 25—30 000 Einwohner, die sich in der Karawanenzeit auf das Doppelte vermehren; Vertreter aller Gegenden und Stämme haben sich hier niedergelassen, um mit der Küste in Handelsverbindung zu treten und die Haussahändler, die nordwärts bis Timbuktu ziehen, ergänzen hier ihre Tauschvorräte. Durch die Unschädlichmachung des Fetischpriesters Mossomfo, der seine Priestergewalt zur gräulichen Bedrückung und Brandschatzung der Bewohner missbrauchte, erwarb sich der Reisende den besonderen Dank der Haussahändler und der Bewohner Kratschis, was auf den glücklichen Verlauf der Expedition nicht ohne Einfluss war; denn die Haussahändler, die von Kratschi wieder nach dem Innern zurückzogen, verbreiteten die Kunde von der erlösenden That der Deutschen und von den friedlichen Absichten der Expedition, so dass Dr. Gruner auf seinem Marsche durch das Misstrauen der Häuptlinge nicht allzusehr aufgehalten wurde.

Nach Ergänzung der Tauschvorräte erfolgte der Weitermarsch der Expedition nach Salaga, einer einst blühenden volkreichen Stadt, die aber durch Thronstreitigkeiten gänzlich verödete und jetzt ohne jede Bedeutung ist; daher marschierte man bald weiter nach Yendy, der Hauptstadt des Dagomba-Reiches, wo man am 17. Dezember eintraf. Der Oberkönig dieses straff organisierten, an seinen Grenzen gut bewachten Reiches hat sich zur Befriedigung seiner Eitelkeit und zur Erhöhung seines Ansehens bei seinen Unterthanen mit einem grossen Nimbus umgeben, der in keinem Verhältnis zur Grösse seines Machtbereiches steht. Die Erfüllung der zeitraubenden und umständlichen Etikettevorschriften konnte auch Dr. Gruner nicht umgehen, bevor er zum Herrscher gelangte, dem er prachtvolle Geschenke überreichte, die allerdings am folgenden Tage erwidert wurden. Die Eingeborenen sind militärisch tüchtig und gut diszipliniert; da die Pferdezucht im Lande in der Blüte steht, vermag der Oberkönig binnen 24 Stunden etwa 2000 Berittene aufzubringen. Am 4. Januar 1895 wurde der Marsch nach der alten Mandingostadt Sansanne-Mangu angetreten; je weiter man vordrang, um so öder, trockener und heisser wurde das Land, eine wasserarme Savanne mit einzelnen Affenbrodbäumen und zahlreichen Dornbüschen bestanden. Hin und wieder hob sich ein Granithügel aus der Erde hervor.

Digitized by Google

Kurz vor Sansanne-Mangu erfuhr Gruner, dass bereits vier Weisse in Mangu gewesen wären; es waren dies die Mitglieder der französischen Expedition unter Decoeur, welche mit 200 Mann am 9. Januar Sansanne-Mangu verlassen hatten, um weiter nach Gurma zu marschieren. Um nun den Franzosen dort zuvorzukommen, wurde sofort Herr von Carnap mit 14 ausgewählten Leuten abgeschickt; auf überaus beschwerlichen, nur den Eingeborenen bekannten Wegen in Eilmärschen vorwärts eilend, gelang es auch wirklich, die Franzosen zu überholen und mit dem König von Gurma wichtige Verträge abzuschliessen, so dass bei dem kurz darauf erfolgenden Einzug der französischen Expedition bereits die deutsche Flagge gehisst war. Das Gros der Expedition wurde in Mangu freundlich aufgenommen, während sich die Franzosen gänzlich mit dem König überworfen hatten, so dass er ihnen sogar Nahrungsmittel verweigert hatte. Nach Abschluss eines Freundschaftsvertrages mit dem Herrscher von Mangu erfolgte der Weitermarsch nach Pama, wo der Reisende bereits die deutsche Flagge begrüssen konnte, da von Carnap mit dem Pama-König einen Vertrag abgeschlossen hatte. Um schneller vorwärts zu kommen, beschloss Dr. Gruner, die sich im Norden von Pama fünf Tagemärsche weit erstreckende Wildnis zu durchkreuzen, statt dieselbe, wie es sonst üblich war, zu umgehen; hier jedoch geriet die Expedition durch Wassermangel bald in arge Bedrängnis und nur eine in der höchsten Not von den Führern aufgefundene Lehmpfütze errettete die Expedition vor dem Verschmachten. Die Disziplin der Träger bewährte sich in dieser schwierigen Lage aufs trefflichste. In Kakantoschari, wo sich der König von Gurma aufhielt, vereinigten sich von Carnap und seine Leute wieder mit dem Gros, nachdem er bereits am 21. Januar die deutsche Flagge gehisst hatte.

Am 11. Februar brach die Expedition nach Say am Niger auf; der Marsch durch die vollständig verwüsteten Gebiete, in denen Hungersnot herrschte, war sehr beschwerlich und Nahrungsmittel waren nur schwer zu beschaffen; am 19. Februar langte man am Niger an, dessen Breite hier zwischen 700 und 2000 Meter schwankt; das ganze Flussthal ist 6 bis 12 Kilometer breit und steht zur Regenzeit völlig unter Wasser. Da hier auch nur schwer Nahrungsmittel zu beschaffen waren, fuhr die Expedition am 21. Februar flussabwärts und vereinigte sich am folgenden Tage mit Dr. Döring in Koritschi, wohin er, von Boti aus direkt nach Osten marschierend, mit den Kranken gelangt war. Am 25. Februar brachen in Bikini die Pocken aus, nachdem sich schon in Koritschi die ersten Spuren dieser Epidemie gezeigt hatten. Da bald über die Hälfte der

Digitized by Google

Träger von der Seuche befallen wurde, unterbrach man die Thalfahrt auf dem Niger und blieb vom 6. bis zum 23. März in Girris, dem Hafen von Ilo. Am 20. März waren von den 123 Trägern der Expedition bereits 23 gestorben und man entschloss sich, die Kranken und Untauglichen unter Leutnant von Carnap flussabwärts nach der Küste zu schaffen. Dieser schwierigen Aufgabe entledigte sich Herr von Carnap in der trefflichsten Weise; am 5. Mai traf er mit seinen Schutzbefohlenen in Akassa an der Nigermündung ein, bewirkte hier die Ablöhnung der Träger, und trat schon am 11. Mai die Rückreise nach Europa an.

Dr. Gruner und Dr. Döring trennten sich am 23. März in Girris von den Nichtgeimpften und Rekonvaleszenten und brachen nach Nordosten nach Gando auf. Gleich in den ersten Tagen erkrankten wieder fünf Leute an den Pocken, die nach Girris zurückgeschickt wurden. Am 2. April langten die Reisenden in Gando an, wo Gruner noch an demselben Tage eine Audinz beim König Omaru Bagdara erhielt. Die Verhandlungen führten auch hier zum Abschluss eines Vertrages, wodurch der Auftrag des deutschen Togokomitees einen trefflichen Abschluss erhielt. Schon Mitte April erfolgte die Rückkehr nach Girris, wo sich die Zurückgebliebenen der Expedition wieder anschlossen, um mit dieser durch Borgu nach Sansanne-Mangu zu marschieren, von wo aus der Rückmarsch zur Küste über Yendi und Kratschi ausgeführt wurde. Bereits am 4. Juli traten die Reisenden von hier die Heimreise nach Deutschland an.

Allgemeine Vereinssitzung am 3. Dezember. Nach erfolgter Aufnahme der neuangemeldeten Mitglieder giebt der Vorsitzende, Herr Dr. *Hans Meyer*, bekannt, dass am 14. Dezember abends ½8 Uhr eine ausserordentliche Sitzung stattfinden wird, in der Herr *J. von Payer* über die wissenschaftlichen und künstlerischen Ziele der Südpolarforschung einen Vortrag halten wird und zu der der Zutritt nur Mitgliedern und ihren Angehörigen gegen Karte gestattet ist. Wegen der zu erwartenden starken Beteiligung findet diese Sitzung ausnahmsweise im grossen Saale der Centralhalle statt. Hierauf lenkt Herr Maler Heubner die Aufmerksamkeit der Versammlung auf eine im Saale aufgestellte Serie von 22 Aquarellen, die er auf seiner diesjährigen Studienreise in Italien in der Natur aufgenommen hatte, und knüpfte hieran einige dem Laien sehr interessante Bemerkungen über den Einfluss des Sonnen-

Digitized by Google

standes, der Sonnenwärme und des Feuchtigkeitsgehaltes der Luft auf die Farbenwirkung in der Natur. Über die Bilder selbst, denen Motive von Neapel, Capri, Sorent, Amalfi, Pompeji u. s. w. zu Grunde liegen, ist von berufener Feder so viel Rühmendes und Lobendes geschrieben worden, dass hier nur das hinzugefügt sein möge, dass das geübte Auge des Künstlers das Geographisch-Charakteristische der Gegend mit grosser Schärfe zu erkennen und seine Hand es in dem Bilde mit grosser Meisterschaft wiederzugeben vermocht haben.

Hierauf hielt Herr Prof. Dr. *Hirth*, kaiserl. chines. Zolldirektor aus Chungking, einen Vortrag über seinen Aufenthalt in China. Obschon er während des ganzen chinesisch-japanischen Krieges in China gelebt hat, verzichtete doch der Vortragende darauf, auf diese Ereignisse einzugehen, da ihm in seinem Wohnort Chungking, 60 Meilen von der tibetanischen Grenze, die Kriegsnachrichten spärlicher zugeflossen sind, als uns hier in Europa, und da es ihm auch als chinesischem Beamten unpassend erscheint, sich kritisierend über chinesische Verhältnisse zu äussern. Er beschränkte sich daher auf die Schilderung der Verhältnisse an der chinesischen Küste und auf Formosa, wie er sie von 1890—1893 dort kennen gelernt hat.

Im August 1890 erfolgte die Versetzung des Vortragenden von Hongkong nach Tamsui im Norden der Insel Formosa, einer wegen der dort herrschenden Malaria von Europäern sehr gefürchteten chinesischen Zollstation. Durch sofortige Ergreifung einer Reihe von Vorsichtsmassregeln, Schlafen in erhöhten Räumen, pünktliche Reinigung und strenge Kontrole aller der Anhäufung von Unrat ausgesetzten Örtlichkeiten, stete Durchlüftung der die Wohnzimmer von dem Erdboden trennenden leeren Räume, gelang es jedoch, das Auftreten des Fiebers bei den Europäern und den Chinesen bedeutend einzuschränken. Die schnelle Durchführung seiner sanitären Massregeln verdankte der Vortragende besonders dem damaligen Gouverneur Liu Mingtschuan, dem letzten chinesischen vor der japanischen Besitzergreifung der Insel, einem fremdenfreundlichen, freisinnigen Chinesen, dem trotz der Vetternwirtschaft die Insel viel zu verdanken hat; er baute Städte, legte Telegraphen an und auch eine Eisenbahn, allerdings vielleicht die langsamste, die existiert, wurde unter seiner Regierung gebaut; in seinem eigenen Yamen befand sich eine elektrische Beleuchtungsanlage, die jedoch nur kurze Zeit funktionierte.

Formosa ist ein sehr reiches Land; der Wert der Ausfuhr übersteigt den der Einfuhr beträchtlich; die Hauptprodukte, die 98 Prozent der Gesamtausfuhr ausmachen, sind im Süden

Digitized by Google

Zucker und Thee, im Norden Kohlen und Kampher. Durch die japanische Besitzergreifung wird der Gesamthandel voraussichtlich eine durchgreifende Veränderung erfahren, leider eine solche, bei der die europäischen Interessen am Handel mit Zucker, Thee und Kampher einen empfindlichen Stoss erleiden werden. Bisher war Formosa in der Kampfererzeugung der einzige Konkurrent Japans; nach der Besitzergreifung dieser Insel durch Japan wird sich die gesamte Kampherproduktion in japanischen Händen befinden, was sich in der Preisbildung dieses gegenwärtig viel gebrauchten Produktes bald äussern wird; auch der Thee-Export nach Amerika wird wahrscheinlich in japanische Hände übergehen und den Europäern entwunden werden.

Im Jahre 1890 wurde bei Gelegenheit eines Eisenbahnbrückenbaues auch Gold gefunden, wodurch eine grosse Menge von Spekulanten dorthin gelenkt wurde. Trotzdem vor der chinesischen Kolonisation der Insel vor 200 Jahren den Holländern das Goldvorkommen auf der Insel bekannt war, blieb der Fundort bis in die Gegenwart hinein unbekannt und wurde erst durch Zufall wieder aufgefunden; er befindet sich jetzt bei Kilung im nördlichen Teile der Insel. Nach der Ansicht des Vortragenden enthält die Insel noch endlose ungehobene Schätze und würde für jede europäische Macht den denkbar wünschenswertesten Kolonialbesitz abgeben; die Japaner, denen man zum Besitz gratulieren darf, haben sich damit eine Achillesferse geschaffen, wie sich beim ersten japanisch-europäischen Konflikt herausstellen dürfte. Mit grosser Spannung darf man dort der Zukunft entgegensehen, besonders auch der Entwicklung des Verhältnisses zwischen den neuen Herren und der Urbevölkerung, die immer noch den grössten Teil der Insel, insbesondere das Alpenland im Innern, besetzt hält. Sie bildet den grössten Teil der Bewohnerschaft der Insel, da die Chinesen nur an der Küste sitzen. Im Norden der Insel, wo die Eingeborenen mit den Chinesen öfter in Berührung kommen, haben sie etwas chinesische Kultur angenommen und sich auch in vielen Fällen zum Christentum bekehrt; im Süden befinden sie sich noch tiefer im Urzustande. Dem Vortragenden erschienen sie überall als ein liebenswürdiger, fast schöner Menschenschlag, bei dem der mongolische Typus nicht zu scharf ausgeprägt ist; den Chinesen haben sie immer feindlich gegenübergestanden, und auch die Japaner werden ihre Not mit ihnen haben, wenn sie in das Innere der Insel eindringen wollen, da mit Gewalt bei dem kriegerischen Volke, das in seinem Gebirge wie in einer riesigen Festung verschanzt ist, wenig auszurichten ist. Die Frage nach der Herkunft dieses Urvolkes bildet ein noch zu lösendes ethnographisches Problem. Aus alten chinesischen

Digitized by Google

Aufzeichnungen schliesst der Vortragende, dass es wahrscheinlich von den Philippinen im Süden her eingewandert ist, hält dabei jedoch eine Besiedelung durch Schiffbrüchige vom Norden her nicht für ausgeschlossen.

Ausserordentliche Vereinssitzung am Sonnabend den 14. Dezember, im grossen Saale der Centralhalle. Nach erfolgter Aufnahme einer Reihe von Mitgliedern begrüsst der Vorsitzende, Herr Dr. *Hans Meyer*, den Vortragenden des Abends, Herrn Dr. *Julius von Payer* aus Wien, und gedenkt dessen grosser Verdienste um die alpine und die polare Forschung. Hierauf hält Dr. *von Payer* einen Vortrag über: „Die wissenschaftlichen und künstlerischen Ziele der Südpolarforschung".

Nach der langjährigen Ruhe konnten es nur mächtige Gedanken sein, die den Vortragenden zur Wiederaufnahme seiner polaren Forschungsthätigkeit bewegen konnten, obschon es bei der Lage der Verhältnisse noch unbestimmt ist, ob er sich zuerst nach dem Nord- oder nach dem Südpol wenden wird. Am Südpol, von dem man bisher noch so wenig kennt, würde die wissenschaftliche Thätigkeit in den Vordergrund treten, während die künstlerische Erforschung erst in zweiter Linie in Betracht kommen würde. Man kennt weder das Klima am Südpol, noch seine Tier- und Pflanzenwelt; die Strukturverhältnisse des Eises sind dort noch niemals wissenschaftlich untersucht worden, so wichtig deren Kenntnis auch ist; man weiss nur wenig Bestimmtes über das Vorhandensein von festem Land, da das Erkennen von Landmassen wegen der häufig auftretenden dichten Nebelbänke hier besonders schwierig ist; ja, man kann nicht einmal mit Bestimmtheit sagen, ob der Südpol von Menschen bewohnt ist. Da nur im Anfang des Jahrhunderts Forschungsexpeditionen nach dem Südpol unternommen worden sind, ist auch die Zahl der Opfer, die die Erforschung des Südpols gefordert hat, bei weitem nicht so gross, als am Nordpol; aber im ganzen sind hier auch nur 16000 Meilen Fahrt von Forschungsexpeditionen zurückgelegt worden, von denen nur 1000 Meilen innerhalb des Südpolarkreises liegen. Während man im Norden bis 83° 24′ n. Br. vorgedrungen ist, ist im Süden der 78.° s. Br., den bereits Ross erreichte, noch nicht überschritten worden. Von den wenigen bisher bekannten Landmassen weiss man nur, dass sie an der Küste mit hohen Bergen, bis 4000 m hohen Vulkanen, bedeckt und auch sehr fjordreich sind. Von dem Packeis, das hier neben den

Digitized by Google

heftigen Stürmen der Schiffahrt am gefährlichsten ist, vermag man sich keine richtige Vorstellung zu machen; jedenfalls sind die Angaben, wonach es bisweilen 200 m hoch steil aus dem Meere emporragt, übertrieben; denn zur Bildung solcher gewaltigen Eismassen ist ausgedehntes Festland mit Gletscherbedeckung nötig, und das fehlt am Südpol. Am wenigsten erforscht ist das Meer südlich der Kerguelen-Insel, weshalb es sich empfehlen würde, von hier aus polwärts vorzudringen und zwar zuerst südwestlich, wo der Berechnung nach der südliche magnetische Pol angetroffen werden würde.

Ganz anders verhält es sich am Nordpol, dessen Umgebung wissenschaftlich schon genügend erforscht ist, um seine künstlerische Erforschung sofort in Angriff nehmen zu können. Allenthalben findet man zwar noch die Meinung verbreitet von der Monotonie am Nordpol, dessen Landmassen mit Schnee bedeckt, unter einem Nebelschleier verborgen, sich düster und traurig dahinziehen; aber welchen Zauber übt hier die Sonne mit ihrer magischen Beleuchtung, sowohl in den monatelangen Tagen wie in der endlosen Winternacht, und welchen tiefen Eindruck auf das Gemüt hinterlassen die Vorgänge in der Natur beim Wechsel der Jahreszeiten und beim Losbrechen der Naturgewalten! Durch Refraktion der Sonnenstrahlen erschienen Doppelsonnen, Nebensonnen bis zu 4 Stück gleichzeitig, Nebelhöfe, alles prismatisch umleuchtet, Schiffe, die noch unter dem Horizont sind, erscheinen am Himmel drei bis viermal übereinandergestellt, auch in umgekehrter Lage, das Gebirge scheint mehrmals überhöht und Inseln sehweben frei, auch in umgekehrter Lage, in der Luft. Im Sommer ist das Land nicht mit Schnee bedeckt, denn die Sonne vermag im Laufe des Sommers den Schnee bis in 1500 m Meereshöhe wegzuschmelzen. Im Juni bedeckt sich die Ebene mit Pflanzenwuchs, den Renntieren und Moschusochsen eine willkommene Weide; Löwenzahn, Hahnenfuss, Vergissmeinnicht mit ihren farbenprächtigen Blüten unterbrechen die Eintönigkeit der Grasfläche und setzen in feuchtigkeitstrotzender Fülle dem Naturgemälde die nötigen Lichter auf. Es ist nicht die Kälte an sich, die die Vegetation im hohen Norden so stark einschränkt, sondern nur ihre lange Dauer, vor der sie auch der Schnee nicht völlig zu schützen vermag.

Das Dasein des Menschen ist im hohen Norden an das Vorkommen von Tieren und Pflanzen geknüpft; am Meere, wo Robben und Wale sich finden, vermag auch der Mensch zu leben; aber im Binnenland, wo die Tierwelt ganz verschwindet und die Pflanzen nur sehr spärlich gedeihen, würde er keine Nahrung finden, weshalb es unbewohnt ist. Uber 80° n. Br. hinaus vermag der Mensch nicht ständig zu leben.

Digitized by Google

Überhaupt ist sein Leben im hohen Norden ein kümmerliches und nur von kurzer Dauer; mit 40 Jahren siecht er dahin, und langsam verschwindet der Mensch mit der Tierwelt aus jenen Breiten. Nur Gräber und Knochenreste zeigen bis zum 82.° n. Br. Spuren von Menschen, während vereinzelte Kohlenfunde und Versteinerungen auf ein mildes Klima in der Tertiärzeit hindeuten.

Die Durchführung der künstlerischen Erforschung wird mit mannigfachen Schwierigkeiten verknüpft sein. Im Sommer kann auf Deck gemalt werden, aber im Winter müssen sich die Maler in ein steinernes Haus zurückziehen und die Natur durch Ausluke von hier aus beobachten; drei Viertel aller Studien könnten allerdings bis zu einer Temperatur von 0° C. ausgeführt werden. Dem Maler würde der Photograph helfend zur Seite stehen durch Aufnahme von Jagdszenen, Tiergruppen, Landschaftsbildern u. s. w. Die wissenschaftlichen Untersuchungen würden sich vor allem mit dem Klima und dem Erdmagnetismus, der sich hier am stärksten äussert, befassen; ausserdem käme das Studium der Refraktion, der Schallfortpflanzung in der ruhigen Luft und die Wolkenbeobachtung in Betracht. Für das dem Unternehmen günstigste Land hält der Vortragende Nordostgrönland, wo mächtige Meeres- und Luftströmuugen ihre Wirkungen äussern und wo auch wissenschaftlich wegen des noch unbekannten Verlaufs der Isothermen und magnetischen Meridiane in dieser Gegend noch viel zu leisten ist.

Als hauptsächlichstes Entdeckungsmittel kommt im Norden der Schlitten inbetracht, auf dem der Mensch seine Subsistenzmittel mit sich führt; denn die Befriedigung des gerade hier sehr mächtigen Hungergefühls ist unumgänglich notwendig für das Gelingen der Expedition. Unterstützt von Hunden, zieht der Reisende unter grössten Beschwerden und Entbehrungen seinen Schlitten, von dessen Existenz auch zum grossen Teil die seinige abhängt. Auch der Gebrauch der wissenschaftlichen Instrumente macht viele Mühe, da sie bei grosser Kälte nur mit grösster Vorsicht zu gebrauchen sind; Chronometer und Kompass werden hier völlig unbrauchbar. Am meisten leidet der menschliche Organismus bei grosser Kälte, da seine Thätigkeit durch eine Temperaturerniedrigung von unter 40° sehr eingeschränkt wird, wodurch ein bis zur Krankheit sich steigerndes Missbehagen des Individuums hervorgerufen wird. Die Schiffahrt im Eise ist auf die Dauer nur im Küstenwasser möglich; wehe dem Schiffe, das im landfernen Packeise überwintern muss; es wird fast immer zu Grunde gehen, wie zahlreiche Beispiele aus der polaren Entdeckungsgeschichte beweisen. Am geeignetsten zur Eisschiffahrt sind kleinere, eiserne, schlank

Digitized by Google

gebaute Dampfer, die dem Eise am längsten Widerstand zu bieten vermögen. Beim Vordringen polwärts sei man zwar mutig, aber nicht tollkühn, und benutze geschickt die sich augenblicklich darbietenden Eisverhältnisse; man treibe nicht mit dem Winde in dichtes Treibeis hinein und lege nicht an treibende Eisberge an, da deren Nähe immer gefährlich ist; vor allem spare man im geeigneten Augenblicke nicht an Kohlen, denn nutzt man den Augenblick nicht völlig aus, so sind die Kohlen vielleicht später völlig wertlos. Die Mannschaft soll nur aus Freiwilligen bestehen, die man vorsichtig nicht nach der Nationalität, sondern individuell auswähle; auch der Südländer, der gewöhnt ist, sich von der Sonne erwärmen zu lassen, eignet sich zur Fahrt ebenso wie der Nordländer, der im Winter daheim am Ofen sitzt. Auch tapfere Frauen sind für die Aushaltung der Strapazen nicht ungeeignet, wie die Frauen der nach Sibirien Verbannten beweisen, die ihren Männern auf sehr beschwerlichem Marsche in die Eiswüste Sibiriens folgen. Mit Rheumatismus und Katarrhen behaftete Personen sind gleich Trinkern sehr dem Skorbut ausgesetzt und deshalb von der Teilnahme auszuschliessen. Überhaupt wähle man kerngesunde Leute, denn durch die ungenügende Ernährung auf jeder Expedition wird das Blut der Mannschaft stets verschlechtert. Nur in einem gesunden Körper wohnt ein gesunder Geist, der in der langen Polarnacht Selbstbeherrschung und Rücksicht auf die Mitmenschen gewährleistet. Im Angesichte der gewaltigen Naturkräfte, denen der Mensch hier nicht entrinnen kann, wendet sich dann das Herz zu den Geheimnissen des Himmels und erinnert sich, dass von dort allein nur Hilfe kommen kann. Das Einzige, was ihm helfend zur Seite steht, ist die Erfahrung, die er sich nur durch Gefahren erwerben und ohne die keine Expedition gelingen kann. Hoffentlich steht der geplanten Expedition die Erfahrung genügend zur Seite, damit sie glücklich zu Ende durchgeführt werden kann.

Digitized by Google

Mitgliederverzeichnis 1895.

(Abgeschlossen am 31. Dezember 1895.)

A. Vorstand.
B. Ehrenmitglieder.
C. Korrespondierende Mitglieder.
D. Ordentliche Mitglieder in Leipzig.
E. Auswärtige ordentliche Mitglieder.
F. Mitglieder der Karl Ritter-Stiftung, welche nicht dem Vereine angehören.

Digitized by Google

A.

I. Vorstand.

Vorsitzender: Dr. **Hans Meyer.**
1. Stellvertreter: Prof. Dr. **Friedrich Ratzel.**
2. Stellvertreter: Dr. **Hugo Berger.**
Schriftführer: Dr. **Aug. Fitzau.**
1. Stellvertreter: Privatdocent Dr. **Hassert.**
2. Stellvertreter: Dr. **W. Ruge.**
Kassierer: Bankier **Otto Keil.**
Stellvertreter: Bankdirektor **Assmann.**
Bibliothekar: Lehrer **Herm. Hofmann.**

II. Den Ausschuss für die Verwaltung der Karl Ritter-Stiftung

bildeten ausser den oben Genannten folgende Mitglieder des Vereins.

Buchhändler Dr. **Heinr. Eduard Brockhaus.**
Geh. Rath Prof. Dr. **Rudolf Leuckart.**
Kaufmann **Liebeskind-Platzmann.**
Buchhändler **Hermann Rost.**

III. Beirat.

Reichsgerichtsrat **Stellmacher.**
Konsul **Nachod.**
Professor **Lungwitz.**
Dr. **Bruno Peter.**
Rittergutsbesitzer Dr. **v. Abendroth.**
Lehrer **Tittmann.**
Professor Dr. **Hettner.**
Redakteur **C. Mühl.**
Kartograph **Debes.**
Oberstabsarzt Dr. **Düms.**
Professor Dr. **Emil Schmidt.**

Digitized by Google

B. Ehrenmitglieder.

		Jahr der Ernennung.
1.	*A. Bastian*, Dr., Geh. Regierungsrat, Prof. und Direktor der ethnol. Abteil. des Kgl. Museums in Berlin	1881
2.	*Oskar Baumann*, Dr. in Zanzibar	1893
3.	Fräulein *Hedwig Clara Baronesse v. Eberstein* auf Schönefeld bei Leipzig	1874
4.	*Julius Hann*, Dr., Prof., Direktor der K. K. Centralanstalt für Meteorologie auf der hohen Warte bei Wien	1886
5.	Frau *Louisa Hay Kerr* in London	1866
6.	*Heinrich Kiepert*, Dr., Prof. in Berlin	1866
7.	*Alfred Kirchhoff*, Dr., Prof. in Halle a. S.	1886
8.	*Oskar Lenz*, Dr., Prof. in Prag	1881
9.	*Clements Markham*, Präsident der Geographischen Gesellschaft zu London	1886
10.	*Hans Meyer*, Dr. in Leipzig	1887
11.	*Fridtjof Nansen*, Dr. in Christiania	1890
12.	*Barone Christoforo Negri*, Commendatore in Turin	1886
13.	*Georg Neumayer*, Dr., Prof., Geh. Admiralitätsrat, Direktor der deutschen Seewarte in Hamburg .	1883
14.	*Frhr. Nils Adolf Erik v. Nordenskiöld*, Professor in Stockholm	1881
15.	*J. Powell*, Major in Washington, Director of the United States Geological Survey	1886
16.	*Wilhelm Reiss*, Dr., Geh. Regierungsrat, Schloss Könitz bei Saalfeld	1886
17.	*Frhr. Ferd. v. Richthofen*, Dr., Geh. Regierungsrat und Professor in Berlin	1881
18.	*Gerhard Rohlfs*, Hofrat in Godesberg a. Rhein . .	1868
19.	*Sophus Ruge*, Dr., Professor in Dresden	1886
20.	*Georg Frhr. v. Schleinitz*, Kontre-Admiral a. D., Neuhof b. Eldena, Mecklenburg	1883
21.	*Georg Schweinfurth*, Dr., Prof. in Berlin	1881
22.	*Alexander Sibiriakoff*, in Irkutsk	1881
23.	*Eduard Suess*, Dr., Professor in Wien	1886
24.	*Hermann Wagner*, Dr., Prof. und Geh. Regierungsrat in Göttingen	1886
25.	*Alexander v. Woeikof*, Dr., Prof. in St. Petersburg	1886
26.	*Hermann v. Wissmann*, Dr., Gouverneur v. Deutsch-Ostafrika	1891
27.	*Ferdinand Zirkel*, Geh. Bergrat, Prof., Dr. in Leipzig	1892

Digitized by Google

C. Korrespondierende Mitglieder.

		Jahr der Ernennung.
1.	*Max Buchner*, Dr., Dir. des Ethn. Mus. i. München	1886
2.	*Otto Clauss*, Dr., Privatdocent in München	1886
3.	*Guido Cora*, Professor in Turin	1886
4.	*Rudolf Credner*, Dr., Professor in Greifswald . . .	1886
5.	*Frhr. A. v. Danckelman*, Dr., Prof. in Berlin . .	1882
6.	*Theobald Fischer*, Dr., Prof. in Marburg	1883
7.	*v. François*, Major in Berlin	1886
8.	*L. Friederichsen*, Sekr. der Geogr. Ges. i. Hamburg	1881
9.	*G. K. Gilbert* in Washington	1886
10.	*C. L. Griesbach*, Dr. in Calcutta	1886
11.	*F. v. Gülich*, Kaiserl. Min.-Resident a. D., Wiesbaden	1883
12.	*Fr. Gust. Hahn*, Dr., Prof. in Königsberg	1886
13.	*Bruno Hassenstein*, Dr., Kartograph in Gotha . .	1883
14.	*Fr. Hirth*, Dr., Prof. in München	1883
15.	*Emil Holub*, Dr. med. in Wien	1881
16.	*E. Kalkowsky*, Dr., Prof. in Dresden	1883
17.	*C. M. Kan*, Dr., Prof. in Amsterdam	1883
18.	*R. Kiepert*, Dr., Kartograph in Berlin	1883
19.	*Wlad. Köppen*, Dr., Prof. in Hamburg	1886
20.	*L. v. Lóczy*, Prof. am Polytechnikum in Budapest . .	1886
21.	*A. v. Mechow*, Kgl. Preuss. Major a. D. i. Berlin W.	1883
22.	*Eduard Naumann*, Dr., Privatdocent in München .	1886
23.	*Albr. Penck*, Dr., Prof. an der Universität in Wien	1886
24.	*Carl Peters*, Dr., Reichskommissar z. D.	1886
25.	*Ed. Petri*, Dr., Prof. in St. Petersburg	1886
26.	*Philippi*, Dr. med., Prof. in Santjago (Chile)	1886
27.	*Fr. Regel*, Dr., Professor in Jena	1886
28.	*Paul Reichardt* in Berlin	1886
29.	*O. Schneider*, Dr., Prof. in Dresden	1881
30.	*Paul Schreiber*, Prof., Dr., Direktor des Kgl. Sächs. meteor. Institutes in Chemnitz	1886
31.	*Herm. Soyaux*, Bevollmächtigter der Siedelungsgesellschaft „Herman“ in Südbrasilien	1881
32.	*v. d. Steinen*, Prof., Dr., in Berlin	1886
33.	*Supan*, Dr., Professor in Gotha	1886
34.	*Alexis v. Tillo*, Dr., Kaiserl. Russ. Generalmajor, Chef des Generalstabes des I. Armeekorps in St. Petersburg, Wassilij Ostrow	1883
35.	*Emil Tietze*, Dr., Oberbergrat, Chefgeolog an der K. K. geologischen Reichsanstalt in Wien . . .	1886
36.	*Wilh. Wagner*, Reg.-Landvermesser, Ossowo, Canada	1883
37.	*Wolf*, Dr. in Plauen bei Dresden	1886
38.	*Graf v. Götzen*, Pr.-Leut. im II. Garde-Ulanen-Rgt.	1895

Digitized by Google

D. Ordentliche Mitglieder,

im Leipziger Stadtgebiet wohnend (auswärtige s. unter E).

Die mit * bezeichneten Mitglieder sind im Laufe des Jahres infolge Versetzung, Wegzug, durch Abmeldung u. s. w., die mit † bezeichneten durch den Tod ausgeschieden. (R) bedeutet Mitglied der Leipziger Karl Ritter-Stiftung.

Eintrittsjahr.

1. *Abendroth, Robert*, Dr. phil., Assistent an der Universitäts-Bibliothek. Brandvorwerkstr. 38 . . . 1875
2. *Abraham, Max*, Dr. jur., Verlagsbuchhändler. Thalstrasse 10 1878
3. *Albert, Karl*, Lehrer. Kaiser Wilhelmstr. 53 . . . 1891
4. *Ackermann, Alfred*, Verlagsbuchh. Elsterstr. 40 . 1893
5. *Adam*, Assessor am Landgericht. Lampestr. 6, I . 1895
6. *Andresen, Waldemar*, Kaufmann. Czermaks Garten 12 1895
7. *Anger*, Dr. jur. u. Landrichter. Robert-Schumannstr. 1, I 1895
8. †*Arndt, Wilh.*, Dr., Prof. an der Universität. Plagwitzerstrasse 49 1878
9. *Assmann, F. C.*, Bankdirektor in Plagwitz (Leipzig, Markt 11) 1883
10. *Auenmüller*, Leutnant im 107. Inf.-Reg. 1895
11. *Auerbach*, Turnlehrer an der III. Realschule. Moltkestrasse 6, III 1895
12. *Bassenge, Gustav*, Ingenieur und Prokurist der Kammgarnspinnerei 1895
13. *Bädeker, Fritz*, Buchhändler. Nürnbergerstr. 46 . 1870
14. *Bärwinkel, Emil*, Justizrat. König-Johannstr. 4 . . 1876
15. *Bahrdt, Rob. Theod.*, Dr. med., Hofrat. Emilienstr. 9 1878
16. *Baldamus, A.*, Dr. phil., Oberlehrer. Leipzig-Gohlis, Wilhelmstr. 18 1887
17. *Bauer, Ernst*, Brauereibesitzer. Täubchenweg 5/7 1891
18. *Baumgärtner, Alphons*, Dr. jur., Verlagsbuchhändler. Marschnerstrasse 3, I 1877
19. *Baumgärtner, Lionel*, Dr. jur., Buchhändler. Bayerischestrasse 81 1884
20. *Baur*, Frau verw. Geh. Konsistorialrat. Königstr. 22 1875
21. **Beck, Richard*, Dr. phil., Sektionsgeolog. Lindenau, Angerstrasse 13 1886
22. *Becker, Arthur*, Dr. phil. Rudolfstrasse 2 1880
23. †*Becker, Edmund*, Bankier. Augustusplatz 1 . . 1875
24. *Becker, Georg August*, Kaufmann. Moschelesstr. 2 1894
25. *Beer*, Reichsgerichtsrat. Mozartstr. 7 1890

Digitized by Google

Eintrittsjahr.

26. *Beer, Hermann*, Kaufmann. Brühl 55 1865
27. *Beerholdt, Hugo*, Agent. Erlenstr. 1 1868
28. *Behrends, Otto*, Lehrer. Kochstr. 8 1894
29. *Bendix, Alfred*, Kaufmann. Sidonienstr. 55 . . . 1882
30. *v. Bennigsen, Gustav*, Hauptmann und Platzmajor. König-Johannstr. 19 1895
31. *Berger, Hugo*, Dr. phil. Windmühlenstr. 49 . . . 1883
32. *Berkholtz*, Dr. med. und Stabsarzt im 106. Inf.-Reg. Nordstrasse 44, I 1895
33. *Bernhardt, Albert*, Kaufmann. Dresdenerstr. 7 . . 1876
34. *Bernhardt, Franz*, Kaufmann. Pfaffendorfer Str. 48 1889
35. *Berthold, E. R.*, Dr. phil. Hospitalstr. 13 1887
36. *Beyer*, Dr. phil. und Schuldirektor z. D. Gohlis, Leipzigerstrasse 13 1893
37. *Bielefeld, Eugen*, Kaufmann. Löhrstrasse 17 (Neumarkt 27) 1884
38. *Binding, Ludwig*, Dr. jur., Geh. Hofrat und Prof. an der Universität. Bismarckstr. 6 1874
39. *Blüthner, Herm.*, Kaufmann. Nikolaistr. 3 1889
40. *Böhm*, Dr., Univ.-Professor. Egelstrasse 10 1890
41. *Böhme, Alwin*, (in Firma Opitz & Böhme) Buchhändler. L.-Neustadt, Ludwigstrasse 42 1895
42. †*Böhne, Frau Emilie*. Mühlgasse 8 1889
43. *Böker, Rob.*, Kaufmann. Plagwitzerstr. 29 (Grimmaischestrasse 13) 1877
44. **Bolze, Fr. Wilh. Albert*, Dr. jur., Reichsgerichtsrat. Frankfurterstrasse 8—10 1884
45. *Böttcher, Joh. Ed.*, Dr., Prof., Rektor am Realgymnasium. Zeitzerstr. 10 1891
46. *v. Bomhard*, Reichsgerichts-Senatspräsident. Flossplatz 35 1890
47. *v. Bomsdorff, Theodor*, Leiter der kartographischen Anstalt von F. A. Brockhaus. Seeburgstrasse 31 (Leipzig, Querstrasse 16) 1861
48. *Bonjean, Olivier*, Kaufmann. Ranstädter Steinweg 6 1875
49. *Bornmüller, Julius Heinr.*, Redakteur. Bismarckstrasse 12 1875
50. *Bramsch*, Sek.-Leutn. im 107. Inf.-Regiment. Elsterstrasse 11, II 1894
51. *Braun*, Reichsgerichtsrat. Fürstenstr. 8 1893
52. *Braunbehrens*, Reichsgerichtsrat. Lessingstr. 2, II 1894
53. *Brockhaus, Albert*, Verlagsbuchhändler. Querstr. 16 1882
54. *Brockhaus, Heinrich Eduard*, Dr. phil., Buchhändler (R). Salomonstr. 17 1862
55. *Brockhaus, Heinrich*, Dr., Univ.-Prof. Salomonstr. 17 1884

Digitized by Google

Eintrittsjahr.

56. *Brockhaus*, Dr. phil. u. Verlagsbuchhändler. Mozartstrasse 7 1893
57. *Brockhaus, Rudolf*, Buchhändler. Salomonstr. 17 1876
58. *Brockhaus, Rudolph jun.*, Verlagsbuchhändler. Querstrasse 16 1895
59. *Brückner*, Reichsgerichtsrat. Schenkendorfstr. 10 . 1892
60. **Brunner, Georg Hermann*, Kaufmann. Bismarckstrasse 12 1880
61. *Bruns, Heinr.*, Dr., Prof., Direktor der Sternwarte. Stephanstrasse 3 1885
62. *v. Buchwald*, Reichsgerichtsrat. Goethestr. 9 . . . 1893
63. *Bucker*, Dr. jur., Divisionsauditeur und Justizrat. Elsterstrasse 36 1887
64. *Bülau, Antonie*, Frl. Pfaffendorferstr. 36, II . . . 1888
65. *Burckas, Hugo*, Rechtsanwalt. Gohlis-Eutritzsch, Halleschestrasse 1 1882
66. *v. Buri, Maxim.*, Dr., Reichsgerichtsrat. Jakobstr. 10 1882
67. *Burgkhardt, Joh.*, Dr., Realschul-Oberlehrer. Reudnitz, Konstantinstrasse 13 1889
68. *Buschick*, Dr. phil. und Lehrer. Arndtstr. 37, II . 1893
69. †*Calame, Franz Theodor*, Oberpostrat. Sidonienstrasse 8 1875
70. *Calame, Gustav Adalb.*, Reichsgerichtsrat. Kaiser Wilhelmstrasse 25 1884
71. *Carus, Julius Viktor*, Dr. med., Prof. an der Universität (R). Gellertstrasse 7 und 9 1861
72. *Cichorius, C. A.*, Dr., Prof. an der Universität. Moschelesstrasse 5 1888
73. *Clarus, A.*, Dr. med. Dorotheenstr. 1 1887
74. *Clarus, Eugen*, Dr. med. und prakt. Arzt. L.-Plagwitz, Zschochersche Strasse 7a, I 1895
75. *Cohn, Max*, Chemiker. Quaistr. 1, I 1874
76. *Cohnheim, Martha*, Frau Prof. Kleine Burggasse 2 1890
77. *Conrad, Friedrich*, Verlagsbuchhändler. Elsterstr. 26 1895
78. *Conrad, W.*, Ingenieur. Schenkendorfstr. 11 b, III . 1887
79. *Crayen, Feodor Alexander*, Kaufmann. Erdmannstrasse 17 1871
80. *Credner, Hermann*, Dr. ph., Geh. Bergrat und Prof. an der Universität. Karl Tauchnitzstrasse 27 . 1869
81. *Credner, H.*, Buchhändler. Dresdenerstrasse 1 (Johannisgasse 34/35) 1878
82. *v. Criegern*, Lic. theol., Dr. ph., Diakonus an der Thomaskirche. Gottschedstrasse 5 1874
83. *v. Cronenthall, Eugen. Hänel*, Oberstleutnant der Königl. Niederl. Kriegsmarine. Rossplatz 13 . . 1879

Digitized by Google

Eintrittsjahr.

84. *Curschmann*, Dr., Geh. Medizinalrat und Professor an der Universität. Stephanstrasse 8 1892
85. *Cyriacus*, *Max*, Buchhändler (R). Stephanstr. 12 1879
86. *Debes*, *Ernst*, Kartograph. Brüderstr. 23 1873
87. *Deiss*, Dr., Justizrat und Rechtsanwalt am Reichsgericht. Bismarckstrasse 2 1893
88. *Dietz*, Reichsgerichtsrat. Bismarckstrasse 9, III . 1894
89. *Döderlein*, Dr. med. und Prof. an der Universität. Hospitalstrasse 10 1894
90. *Dolega*, *Max*, Dr. med. Zeitzerstr. 10 1891
91. *v. Domarus*, Hauptmann beim XI. Inf.-Reg. No. 139. Auenstrasse 1, III 1887
92. *v. Donat*, *Hubert Franz Marie Joh.*, Hauptmann beim X. Inf.-Reg. No. 134. Nordstrasse 66 . . 1884
93. *Dorsch*, *Joh. Nic.*, Kaufmann. Mahlmannstr. 2 . 1887
94. *Dufour-Feronçe*, *Albert*, Kaufmann. Salomonstr. 5 1893
95. *Dümms*, Dr. med. und Oberstabsarzt. Leibnizstr. 26 1893
96. *Dürbig*, *Anton Ferdinand*, Kaufmann (R). Centralstr. 12 1871
97. *Dürr*, *Alfons Fried.*, Stadtrat, Buchhändler (R). Querstr. 14 1866
98. *Eckert*, Dr. phil. Gellertstr. 9 1895
99. *Ege*, Reichsgerichtsrat. Hauptmannstr. 10 1893
100. *Einhorn*, Buchhändler. Rossplatz 16 1890
101. *Eisenreich*, *L.*, Schuldirektor. Gerichtsweg 11, II 1887
102. *Elfert*, *Paul*, Dr., Kartograph. Brüderstr. 23 . . 1891
103. *Eelboo*, Baurat und Architekt. Leibnizstr. 11 . . 1890
104. *Elster*, *E.*, Dr., Professor. Beethovenstr. 3 . . . 1891
105. *Erdmann*, *Kurt*, Kartograph. Brüderstr. 23 . . . 1886
106. *Erythropel*, *J. W.*, Reichsgerichtsanwalt. Grassistr. 21 1881
107. *Fahrig*, *Karl*, Kaufmann. Zöllnerstr. 2 (Petersstr. 28) 1871
108. *Feddersen*, *Bernh. Wilh.*, Dr. phil. (R). Karolinenstr. 9 1861
109. *Felix*, *J.*, Dr., Prof. an der Universität. Gellertstr. 3 1890
110. *Fenner*, *G. L.*, Geh. Justizrat. Salomonstr. 1 . . 1885
111. *Finkelstein*, *Joseph*, Kaufmann. Pfaffendorferstr. 12 (Brühl 42 H. G.) 1878
112. *Fischer*, *Bernhard*, Dr. jur., Finanzrat und Stadtrat 1877
113. *Fischer*, *Hans*, Dr. phil., Kartograph. Brrüderstr. 23 1881
114. *Fischer*, Dr. phil und Gymnasiallehrer 1893
115. *Fitzau*, Dr. Simsonstr. 9 1888
116. *Flechsig*, *Paul*, Dr., Univ.-Prof. Windmühlenweg 1892
117. *Flinsch*, *Heinrich*, Kaufmann. Kreuzstr. 7 (Augustusplatz 2) 1874
118. *Flor*, *Karl*, Kaufmann. Poniatowskystr. 10 . . . 1891

Digitized by Google

Eintrittsjahr.

119. **Förstemann, G. E.*, Dr. phil., Hofrat, Universitäts-Oberbibliothekar. Robert Schumannstr. 2 . . . 1878
120. **Fraisse, Paul Hermann*, Dr. med. et phil., Prof. an der Universität. Stephanstr. 20 1887
121. **Franke, Leopold Louis*, Kaufmann. Lessingstr. 10 1865
122. *Frederking, E. G. Adolf*, Ingenieur. Thomasiusstr. 16 1885
123. *Freiesleben, Paul*, Kaufmann. Plagwitzerstr. 10 (Kleine Fleischergasse) 1884
124. *Frenkel, Paul*, Rechtsanwalt. Katharinenstr. 27 . 1883
125. *Frey*, Dr. phil. Gustav-Adolphstr. 27 1893
126. *Freyer, Richard*, Kaufmann. Schulstr. 12 (Brühl 61) 1877
127. *Fritsch, M.*, Dr. phil. Sebastian Bachstr. 24 . . 1894
128. *Fritsche, H. Tr.*, Fabrikbes. Gohlis, Antonstr. 9 1873
129. *Fritzsche, L.*, Kaufmann (Inh. der Firma E. Büttner) Alte Elster 12 1895
130. *Frommann*, Sek.-Leutnant im 107. Inf.-Regiment. Windmühlenstr. 24, II 1894
131. *Gardthausen, Viktor*, Dr. phil., Prof. an der Universität. Lampestr. 10 1884
132. †*Gebhardt, Leopold*, Verlagsbuchhändler. Sebastian Bachstr. 53 1877
133. *Geibel, Ad.*, Dr. phil. und Buchhändler. Bahnhofstr. 3 (Dresdenerstr. 17) 1881
134. *Geibel, Karl*, Buchhändler. Löhrs-Platz 5 (Dresdenerstrasse 17) 1867
135. *Geiger, Karl*, Kaufmann. Flossplatz 28 1884
136. *Geissler*, Sek.-Leutnant im 107. Inf.-Regiment . . 1895
137. *Gensel, Julius*, Dr. jur., Sekretär der Handelskammer. Hillerstr. 3 1878
138. *Georgi, O. Rob.*, Dr. jur., Oberbürgermeister. Querstr. 26 und 28 1882
139. *Gerhardt*, Fräulein *Similde*, Dame des K. S. Sidonienordens. Lessingstr. 4 1878
140. **Giegler, Hermann Rudolf*, Buchhändler. Bauhofstr. 9 1875
141. *Giesecke, Hermann*, Buch- und Kunstdruckereibesitzer. Sebastian Bachstr. 46 1871
142. *Girbardt, Hilmar*, Kaufmann. Karl Tauchnitzstr. 33 (Grimmaischestr., Mauricianum) 1884
143. *Gödel, Louis*, Kaufmann. Elisenstr. 13 1891
144. *Göhring, Alfred*, Kgl. Portug. Konsul. Augustusplatz 1 1879
145. *Göhring, Edmund Oskar*, Kaufmann. Weststr. 11 1869
146. *Göring, Anton*, Prof. und Maler. Waldstr. 44 . . 1875
147. *Göttel*, Buchdruckereibesitzer. Südstr. 5 1892

Digitized by Google

Eintrittsjahr.

148. *Götz, *Ernst*, Hauptmann d. Res. Ferd. Rhodestr. 10 1893
149. *Götze, Johann Wilhelm Adolf*, Kaufmann (R). Gneisenaustr. 1 1873
150. *Goldfriedrich, G. Ad.*, Oberfinanzrat. An der alten Elster 14, III 1878
151. *Gottschald, Otto*, Kaufmann. Pfaffendorferstr. 7 . 1880
152. *Grässe, Alfred*, Oberstleutnant z. D. Leipzig-Gohlis, Berggässchen 2 1876
153. *Gröppler, W.*, Kaufmann. Moschelesstr. 1 . . . 1889
154. *Grosse, Hauptmann im K. S. VIII. Inf.-Regiment No. 107. Moschelesstr. 2 1890
155. *Grosse, Bernhard*, Kaufmann. Petersstr. 19 . . . 1894
156. *Grumbach, Joh.*, Rauchwarenhändler. Brühl 75/77 1891
157. *Grünler, Otto*, Dr. jur., Geh. Regierungsrat. Täubchenweg 2 1882
158. *Grünthal, Bruno*, Kaufmann. Tauchaerstr. 13 . 1875
159. *Günther, Karl*, Buchhändler. Kaiser Wilhelmstr. 13 (Querstr. 10—12) 1878
160. *Günther, O. Ferd.*, Dr. jur. und Stadtrat a. D. Thomasiusstr. 3 1867
161. *Guthe, Herm.*, Dr., Prof. Kramerstr. 7 1879
162. *Guthzeit, M.*, Dr. und Assistent am chemischen Universitäts-Laboratorium. Emilienstr. 11 . . . 1887
163. *Haake, Jul. Herm.*, Dr. med., Privatdocent an der Universität. Bahnhofstr. 8 b 1866
164. *Haasmann*, Hauptmann im K. S. VII. Inf.-Regiment No. 106. L.-Gohlis, Möckernschestr. 10, III . . 1894
165. *Habenicht, Theodor*, Kaufmann. Plagwitz, Dr. Karl Heinestr. 1879
166. *Hacker*, Dr. med. und prakt. Arzt. Nürnberger Str. 27 1895
167. *Haedicke*, Dr. med. Thomaskirchhof 12 1890
168. *Händel, Hugo*, Buchhändler. Rossstr. 9 1873
169. *Hässel, Hermann*, Buchhändler. Lindenstr. 16/18 1889
170. *v. Hahn, Fr.*, Dr. jur., Senatspräsident des Reichsgerichts a. D. Liebigstr. 8 1876
171. *Hahn, Otto*, Dr., Lehrer an der Handelslehranstalt. Sophienstr. 17/19 1878
172. *Harazim*, Fabrikbesitzer. Kaiser Wilhelmstr. 12 . 1893
173. *Harich, Gustav*, Rechtsanwalt. Universitätsstr. 4 (Jakobstr. 4) 1884
174. *Hartleben von Sarkháza, Franz Adolf*. Ferd. Rhodestr. 10 1873
175. *Hartung, Bruno*, Lic. theol., Dr. phil. und Pastor. Albertstr. 38 1877
176. *Hartung, J. F. Hermann*, Privatmann. Querstr. 25 1872

Digitized by Google

Eintrittsjahr.

177. *v. Hase, Oskar*, Dr. phil., Buchhändler und Buchdruckereibesitzer (Firma: Breitkopf & Härtel). Sternwartenstr. 79 (Nürnbergerstr. 36/38) 1887
178. *Hasse, Ernst*, Dr. phil., Prof. a. d. Univ., Direktor des städt. statist. Bureaus, Pr.-Leut. a. D. Gohlis, Sidonienstr. 2 (Leipzig, Kupfergässchen 1, II) 1870
179. *Hassert, C.*, Dr. phil. Privatdocent a. d. Universität. Kreuzstr. 18 1887
180. **Heinemann, Wilh.*, Privatmann. Parthenstr. 5 . 1890
181. *Heinemann*, Reichsanwalt. Kaiser Wilhelmstr. 12 1894
182. *Heinrich, G. O.*, Kaufmann. Plagwitz, Dr. Karl Heinestr. 75 1894
183. *Heinze, Max*, Dr., Prof. an der Universität und Geh. Hofrat. Grimmaischestr. 32 1882
184. *Helmolt*, Dr. phil. und Redakteur im Bibliograph. Institut. L.-Reudnitz, Göschenstr. 1 1894
185. *Hempel, Rudolf*, Dr., Schulrat und Bezirksschulinspektor. Langestr. 28 1881
186. *Herfurth, Paul*, Kaufmann. Augustusplatz 1 . . 1886
187. *Hermann, Conrad*, Dr., Prof. Fleischerplatz 1 . . 1889
188. *Hess*, Dr. med. und Prof. a. d. Universität. Mozartstr. 2 1893
189. *Hettner, Alfred*, Dr. phil. und Prof. an der Universität. Wiesenstr. 10 1884
190. *Heubner, H.*, Maler. Elsterstr. 9 1876
191. *Heydenreich, Arthur*. Hillerstr. 2 1893
192. *Heydenreich, Gustav Ernst*, Kaufmann (R). Hillerstr. 2 1869
193. *Heym, Ad.*, Parkettfussbodenfabrikant. Hauptmannstrasse 10 1892
194. *Hiersemann, Karl W.*, Buchhändler. Königstr. 2 1895
195. *Hillig*, Frau *Marie* verw. Dr., geb. Schomburgk. Plagwitz, Dr. Karl Heinestr. 1884
196. *Hirt, Arnold Ludwig*, Buchhändler. Salomonstr. 15 1874
197. *Hirzel, Georg*, Verlagsbuchhändler. Emilienstr. 7 1893
198. *His, Wilhelm*, Dr. med., Geh. Medizinalrat und Prof. an der Universität. Königsstr. 22 1874
199. *Hösel, Ludwig*, Dr. Härtelstr. 8, III 1890
200. *Hoffmann, Albin*, Dr., Geh. Medizinalrat und Prof. an der Universität. Rossplatz 14 1887
201. *Hoffmann, Alfred*, Kaufmann. Plagwitz, Dr. Karl Heinestr. 10 1888
202. *Hoffmann-Goedecke*, Frau *Emma* verw. Plagwitz, Dr. Karl Heinest. 10 1888
203. *Hoffmann, Jul. Rob.*, Architekt. Sidonienstr. 51 . 1888
204. *v. Hoffmann, Oskar*, Kaufmann. Augstusplatz 7 . 1867
205. *Hofmann, Franz*, Dr., Prof. Windmühlenstr. 49 . 1888

Digitized by Google

Eintrittsjahr.

206. *Hofmann, Hermann*, Lehrer an der V. Bürgerschule. Zeitzerstr. 49 1871
207. *Hofmann, M.*, Kaufmann. Blücherplatz 2 1877
208. *v. Hohnhorst*, Prem.-Leutnant im 107. Inf.-Regiment 1895
209. *Holz, Georg*, Dr., Privatdocent. Elsterstr. 53 . . 1892
210. *Huste, Richard*, Kaufmann und Konsul. Gottschedstr. 5, I 1874
211. *Ihle*, Dr. med. und prakt. Arzt. L.-Lindenau . . 1895
212. *Jacobi*, Dr. phil. Hohestr. 46 1890
213. *Jacobson, Alfons*, Kaufmann. Pfaffendorferstr. 14 (Brühl 85) 1884
214. *Jäger, Bruno*, Buchhändler. Rossplatz 17 . . . 1884
215. *Jummel, Frdr. Ottomar*, Baumeister in Eutritzsch, Wiesenstr. 29 1878
216. *Jung, E.*, Dr. phil. L.-Lindenau, Merseburger Str. 69 1884
217. *Jürgens, Wilhelm*, Kaufmann. Rossplatz 8 . . . 1869
218. **Karsten*, Dr., Privatdocent. Simsonstr. 11, pt. . 1892
219. *Keil, Alfred*, Dr. phil., Bankier. Plagwitz, Karl Heinestr. 1, pt. 1895
220. *Keil, Otto*, Bankier. Markt 16 1875
221. *Keil, Paul*, Bankier. Markt 16, II 1895
222. *Keilberg, Heinrich*, Kaufmann. Ranstädter Steinweg 29 1869
223. *Kell*, Sek.-Leutnant im 107. Inf.-Reg. L.-Plagwitz, Nonnenstr. 14 1894
224. *Kind*, Dr. jur., Amtsgerichtsrat. Emilienstr. . . . 1895
225. *Kirchner, Ernst*, Ingenieur und Fabrikbesitzer. Königstr. 31 1894
226. *Klemm, Paul*, Dr., Assistent am botan. Laboratorium. Nürnbergerstr. 18, I 1891
227. *Klöppel*, Geh. Justizrat, Dr. jur. Schenkendorfstr. 8 1895
228. *Knauth, Oktavio*, Kaufmann. Elsterstr. 38 . . . 1894
229. *Kob, Friedrich*, Kaufmann. Mozartstr. 21 1884
230. **Köhler, Ernst*, Kaufmann. Promenadenstr. 5 . . 1894
231. *Koehler, Karl Franz*, Buchh. Sternwartenstr. 79 1869
232. *Kölliker*, Dr. med. und Prof. an der Universität. Schützenstr. 10 1893
233. *Kormann, Georg*, Dr. jur. und Rechtsanwalt. Universitätsstr. 4 1880
234. *Kranichfeld, Wilhelm*, Oberamtsrichter. Fürstenst. 11 1874
235. *Krantz*, Sek.-Leut. im 107. Inf.-Reg. 1894
236. *Kratzmann, R.*, Realschuloberlehrer. Körnerplatz 8 1892
237. *Krauss, Paul*, Kartograph. Nordstr. 43 1885
238. *Krausse*, Leutnant im 107. Inf.-Reg. 1895
239. *Krehl, Chr. L. E.*, Dr. phil., Geh. Hofrat, Prof. an der Universität. An der I. Bürgerschule . . . 1861

Digitized by Google

Eintrittsjahr.

240. *Kreller*, Sek.-Leut. im 107. Inf.-Reg. Alexanderstr. 14 1894
241. *Kretschmer, Adolf*, Rechtsanwalt. Braustr. 2 . . 1877
242. *Kritz, Paul*, Dr. phil. L.-Gohlis, Antonstr. . . . 1895
243. *Kröner, Adolf*, Geh. Kommerzienrat, Vorsitzender des Deutschen Buchh.-Börsenvereins. Königsstr. 33 1884
244. *Krügel, Friedr.*, Privatmann. Yorkstr. 5 1890
245. *Krug*, Fräulein, Lehrerin. Braustr. 4 1895
246. *Kühn, Johannes*, Dr. phil. Petersstr. 5 1882
247. *Kühn*, Dr. phil. u. Handelsschuldirektor. Emilienstr. 21 1893
248. *Küster, Friedr. Heinr. Ed.*, Dr. med. und Privatdocent. Rudolfstr. 2 1875
249. *Küstner, Albert.* Dresdenerstr. 2 1880
250. *Kummer, K. F. A.*, Kommerzienrat (R). Auenstr. 8 1871
251. *Kupfer, Friedrich*, Lehrer am Teichmann'schen Institut. L.-Reudnitz, Kapellenstr. 6, I 1895
252. *Kutzleb*, Dr., Regierungsrat bei der Königl. Kreishauptmannschaft. Promenadenstr. 9 1892
253. *Lampe-Vischer, Karl*, Dr. jur., Buchhändler. An der I. Bürgerschule 2 1865
254. *Lamprecht*, Dr. und Prof. an der Universität. Thomasiusstr. 2 1891
255. *Lange, Ernst*, Direktor der V. Bürgerschule. Waldstr. 10, III 1880
256. *Lange, J.*, Dr. med. und Privatdocent an der Universität. Mozartstr. 7 1893
257. *Lange, Max*, Dr. jur., Buchhändler. Querstr. 13 1865
258. *Langerhans, Wilh. Heinr.*, Dr. jur., Reichsgerichtsrat a. D. Lessingstr. 24 1886
259. *Laschinsky, F. W.*, Steindruckereibesitzer. Querstr. 23 1879
260. *Lauffs*, Frau Dr. Weststr. 27 1895
261. *Leblanc*, Dr., Prof. an der Universität. Stephanstr. 22 1891
262. *Leistner, Herm.*, Fabrikant. Südstr. 83 1888
263. *Lemke, J. C. A.*, Versicherungsbevollmächtigter (R). Gohlis, Albertstr. 2 (Leipzig, Blücherplatz 2, I) 1880
264. *Lenhartz, Siegfried*, Dr. med. Flossplatz 34 . . 1891
265. **Lenk*, Dr., Privatdocent, Assistent d. mineral. Mus. Promenadenstr. 4 1890
266. *Leskin, August*, Dr. phil., Prof. an der Universität. Stephanstr. 10 1876
267. *Leuckart, Rud.*, Dr. med. et phil., Geh. Rat und Prof. der Zoologie. Thalstr. 33 1870
268. *v. Leupoldt, Chr. Aug.*, Kaufmann. Grimmaischestrasse 32 1876
269. **Leutemann, Heinrich*, Maler. Körnerplatz 8 . . 1867
270. *Lie*, Dr., Univ.-Prof. Seeburgstr. 33 1892

Digitized by Google

Eintrittsjahr.

271. *Liebert, H.*, Dr., Zahnarzt. Emilienstr. 29, I . . . 1895
272. *Liebeskind-Platzmann, Franz Ludwig*, Kaufmann. An der Milchinsel 2, pt. 1865
273. *Limburger*, Frau *Ella*, Kreuzstr. 2 1893
274. *Lippmann*, Dr. jur. u. Reichsgerichtsrat. Albertstr. 44 1894
275. *Lipsius, Justus Herm.*, Dr. und Prof. an der Universität (R). Weststr. 87 und 89 1882
276. *Löschcke*, Rechtsanwalt. Katharinenstr. 27 . . . 1890
277. *Löwe*, Dr., Senatspräsident am Reichsgericht. Albertstr. 36 1891
278. *Lohse*, Chemiker und Dr. phil. Plagwitzerstr. 14 . 1895
279. **Lorenz, A.*, Kaufmann. Reichsstr. 10 (A. Lorenz & Co.) 1878
280. †*Lücke, Robert Wilhelm*, Kaufmann. Weststr. 19 (Hainstr.) 1871
281. *Ludwig-Wolf, L. Friedr.*, Stadtrat. Poststr. 5 . 1888
282. *Lungwitz, Oskar*, Prof. und Realgymn.-Oberlehrer. Braustr. 17 1878
283. *Lutterbeck, E.*, Kaufmann. Lessingstr. 9 1890
284. *Mackroth, Christian Adolf*, Buchhändler. Petersstr. 11 1870
285. *Marks*, Dr. phil. und Prof. an der Universität . . 1895
286. *Marshall, William*, Dr. phil., Prof. an der Universität. Felixstr. 2 1887
287. *Marsson*, Apotheker, Dr. phil. L.-Eutritzsch, Carolastr. 1, pt. 1895
288. *Martini, Arwed*, Staatsanwalt. Kaiser Wilhelmstr. 3 1883
289. *Maurer, Bernhard*, Kaufmann. Emilienstr. 11 (Katharinenstr.) 1876
290. *Mayer, Adolf*, Dr. phil., Prof. an der Universität. Königsstr. 1 1868
291. *Mayer, Fritz*, Bankier. Dorotheenplatz 4 1877
292. *Meinke, Oswald*, Kartograph. Wettinerstr. 18 . . 1891
293. *Meisel, Gustav*, Kaufmann. Tauchaerstr. 7 . . . 1875
294. *Meischeider, G. O. E. Julius*, Dr. jur., Reichsgerichtsrat. Kaiser Wilhelmstr. 12 1884
295. *Meissner, Julius Friedrich*, Kaufmann und Kommerzienrat (R). Sidonienstr. 18 1867
296. *Meissner, Richard*, Kaufmann. Schwägrichenstr. 3 1894
297. *Menge*, Dr. jur. und Reichsanwalt. Kaiser Wilhelmstr. 31 1894
298. *Mertens*, Dr. med. und Assistent an der Augenklinik. Liebigstr. 14 1895
299. *Metzel, Gustav*, Prokurist der Kammgarnspinnerei. Leipzig, Gohliserstr. 5 1894
300. *Meves*, Reichsgerichtsrat. Keilstr. 1 1893

Digitized by Google

Eintrittsjahr.

301. *Meyer*, *Arndt*, Buchhändler. Bibliographisches Institut 1894
302. *Meyer*, *Gustav*, Kaufmann. Simsonstr. 2 1893
303. *Meyer*, *Hermann*, Buchhändler. Plagwitzerstr. 44 1895
304. *Meyer*, *Hermann*, Dr. phil. Plagwitzerstr. 44 . . 1894
305. *Meyer*, *Karl*, Buchhändler. Bibliographisches Inst. 1894
306. *Meyer*, *Oskar*, Bankier. Bismarckstr. 9 1895
307. *Mielisch*, *Hugo*, Kartograph. Poststr. 11 1888
308. *Morgenstern*, Frau *Bertha* verw. Hofrat. Humboldtstr. 3 1884
309. *Mühl*, *C.*, Redakteur im Bibliographischen Institut. Jablonowskystr. 1 1874
310. *Müller*, *Erich*, Polizeirat. Kaiser Wilhelmstr. 5, I 1883
311. *Müller*, *Herrmann*, Fabrikbesitzer. Plagwitz, Ernst Meystr. 22 1893
312. *Nafziger*, Hauptmann im K. S. X. Inf.-Reg. No. 134. Parthenstr. 5 1889
313. *Nagel*, *Philipp*, Kaufmann u. Stadtrat. Auenstr. 2 1876
314. *Nachod*, *F.*, Vicekonsul der Vereinigten Staaten. Karl Tauchnitzstr. 43 1884
315. *Neimann*, *Eduard*, Architekt. Nürnbergerstr. 44 . 1885
316. *Neisse*, *M. G.*, Reichsgerichtsrat, Ritter etc. Harkortstr. 15 1891
317. *Nienholdt*, Dr. jur. u. Rechtsanwalt. Albertstr. 35, pt. 1895
318. *Niesmann*, *E.*, Kaufmann. Weststr. 71 1894
319. *Nitzsche*, *Karl*, Rittergutspachter in Thonberg (R) 1874
320. *Northoff*, *Karl Friedr. Anton*, Kaufmann (R). An der Pleisse 4 1874
321. *Obst*, *Bernhard Hermann*, Dr. med. und Direktor des Völkermuseums. Südstr. 11 1863
322. *Oehme*, *Oskar Feodor*, Justizrat. Nikolaistr. 21 . 1875
323. *Oelssner*, *A. W.*, Kaufmann. Brühl 34 1879
324. *Ohlshausen*, Dr., Reichgerichtsrat. Lessingstr. 1 . 1892
325. *Opitz*, *Karl*, Kartograph in Leipzig-Neustadt. Ludwigstr. 10 1874
326. *Ostwald*, *W.*, Dr. phil., Prof. a. d. Univ. Brüderstr. 34 1887
327. *Otto*, *Karl*, Dr. phil., Direktor d. Lebensversicherungsgesellschaft zu Leipzig. König Johannstr. 15 . . 1883
328. *Pape*, Reichsgerichtsrat. Grassistr. 23 1893
329. *Peschel*, Frau *Karoline*, verw. Geh. Rat. Kurzestr. 7 1878
330. *Peter*, *Bruno*, Dr. phil., erster Observator an der Sternwarte. Stephanstr. 3 1887
331. *Petersen*, *Jul.*, Dr., Reichsgerichtsrat. Schützenstr. 12 1889
332. *Peterssen*, Senatspräsident am Reichsgericht. Sebastian Bachstr. 7 1892

Digitized by Google

Eintrittsjahr.

333. *Pfeifer, Herm.*, Lehrer an der I. Bürgerschule. Sebastian Bachstr. 16, III 1890
334. *Pfeffer, W.*, Dr. phil., Geh. Hofrat, Prof. an der Universität. Vor dem Hospitalthore 19b . . . 1887
335. *Platzmann, H. Alexander*, Dr. jur., Geh. Reg.-Rat, Amtshauptmann (R). Wiesenstr. 7 1879
336. *Platzmann, Paul*, Dr. jur., Rechtsanwalt. Poststrasse 9/11 1886
337. *Poppitz, David*, Kaufmann. Jakobstr. 5 1891
338. *Prätorius, W.*, Prokurist der Firma Gaudig & Blum. König Johannstr. 1, I 1895
339. *Prager, Albert*, Kaufmann. Leibnizstr. 5, II . . 1887
340. *Prasse, Ernst Alfred*, Betriebsingenieur. Katharinenstr. 9 1883
341. *Prell-Erckens, Eduard*, Kaufmann und Konsul. Elisenstr. 39 1874
342. *Protze, L.*, Rechtsanwalt. Peterssteinweg 10 . . . 1887
343. *Ratzel, Friedrich*, Dr. phil., Prof. an der Universität. Beethovenstr. 3 1886
344. *Reclam, Heinr.*, Buchhändler (R). Kreuzstr. 7 . . 1875
345. *Reclam, Philipp*, Buchhändler. Kreuzstr. 7 . . . 1875
346. *Rehbein, C. Adalb. H.*, Reichsgerichtsrat. Hohestr. 17 1884
347. *Rehwoldt*, Fabrikbesitzer (Firma: Gebr. Brehmer). Davidstr. 1 1893
348. *Rein, Kurt*, Apotheker. L.-Plagwitz, Kurzestr. 12 1895
349. *Reinicke, Em.*, Verlagsbuchhändler. Stephanstr. 18, III 1895
350. *Reuther*, Prof. und Konrektor am Realgymnasium. Sidonienstr. 1873
351. †*Richter, Ernst*, Justizrat und Rechtsanwalt. Plagwitz, Nonnenstr. 1 (Leipzig, Reichsstr. 14) . . . 1875
352. *Richter*, Fräulein *Hedwig*, Äussere Löhrstr. 11 . 1886
353. *Ritter, Heinr.*, Buchhändler. Täubchenweg 2 (Pfaffendorferstr. 10) 1876
354. *Ritzhaupt, Konrad Curt*, Kaufmann (R). Marienstrasse 21, I 1872
355. *Rödiger, Georg*, Kaufmann. Plagwitz, Leipzigerstrasse 57 (Leipzig, Brühl 2) 1879
356. *Rödiger, Theodor*, Kaufmann. Plagwitzerstr. 14 . 1868
357. *Roediger, Georg*, jun., Kaufmann. L.-Plagwitz, Karl Heinestr. 14 1895
358. *Rospatt, Cassius*, Reichsgerichtsrat, Ritter etc. Humboldtstr. 14 1891
359. *Rossbach, Arwed*, Stadt- und Baurat. Albertstr. 36 1895
360. *Rost, Chr. Friedr. Adolf*, jun., Buchhändler, Hinrichs'sche Buchhandlung. Grimmaischestr. 32 1887

Digitized by Google

Eintrittsjahr.

361. *Rost, Ludwig Adolf Hermann*, Buchhändler (R). Blumengasse 2 1861
362. *Rost, David*, Buchhändler. Blumengasse 2 . . . 1891
363. *Rost, R.*, Baumeister. Plagwitzerstr. 3 1892
364. *Roth*, Dr., Direktor des Teichmann'schen Instituts. Dorotheenstr. 6 1889
365. *Rückert, Bernhard E.*, Kaufmann. Leibnizstr. 8 1868
366. *Ruge, W.*, Dr., Lehrer am Königl. Gymnasium. Elsterstr. 61, III 1889
367. *Sander, C. Leopold*, Buchhändler. Sternwartenstr. 46 1886
368. *Scharvogel, J. J.*, Kaufmann. Humboldtstr. 11 . 1889
369. *Scheffers*, Dr. phil. und Privatdocent an der Universität. Sophienstr. 21, II 1895
370. *Scheibner, W.*, Dr., Geh. Hofrat und Prof. an der Universität. Schletterstr. 8 1881
371. **Schlick, Franz Rudolf*, Bankier. Querstr. 10/12 (Brühl 39) 1870
372. *Schlick, Max Klemens*, Bankier (R). Töpferstr. 3 (Brühl 39) 1871
373. *Schlobach, Otto*, Kaufmann. Plagwitzerstr. 53 . . 1895
374. *Schmalz*, Reichsgerichtsrat. Schenkendorfstr. 3 . 1893
375. *Schmidt, Benno*, Dr. med., Geh. Medizinalrat und Prof. an der Universität. Universitätsstr. 13 . . 1877
376. *Schmidt, Emil*, Dr., Prof. Schenkendorfstr. 5 . . 1882
377. *Schmidt, Julius Wilhelm*, Bankier und Königl. Schwedischer und Norweg. Konsul. Weststr. 23 (Grimmaischestr.) 1871
378. **Schmidt, Rudolf Friedrich*, Lehrer. Kronprinzstrasse 43 b. No. 1 1892
379. *Schmidt, Eugen*, Reichsgerichtsrat. Kaiser Wilhelmstr. 27 1892
380. *Schober, Friedrich Max*, Dr., Generalkonsul und Oberregierungsrat a. D. An der Pleisse 13 . . 1887
381. *Schomburgk*, Frau *Marie* verw. Rudolfstr. 2 . . 1884
382. **Schöpflin, Adolf*, Kartograph. L.-Neustadt, Ludwigstr. 10 1892
383. *Schröder, Georg*, Kaufmann. Gerberstr. 2/4 (Gohlis, Lindenstr. 11) 1881
384. *Schröder, Paul*, Kaufmann. Wiesenstr. 1, II . . 1895
385. *Schroen, Arthur Eugen C.*, Kaufmann. Kurprinzstrasse 14 1892
386. *Schröter, Franz*, Dr., Oberlehrer am Realgymnasium 1880
387. *Schubarth-Engelschall*, Landgerichtsrat. Dorotheenplatz 3 b 1885

Digitized by Google

Eintrittsjahr.

388. *Schubert*, *Fritz*, Vorstand der Börsenhalle. An der alten Elster 8 1883
389. *Schuberth*, *Fritz*, Buchhändler (in Fa.: Robolsky). Leplaystr. 6 1891
390. **Schudt*, *J. L.*, Hofmaler. Körnerplatz 7 1882
391. *Schulz*, *Karl*, Dr., Prof. u. Bibliothekar am Reichsgericht. Promenadenstr. 16 1883
392. *Schulz*, *Erich*, Kaufmann. Weststr. 35, pt. . . . 1893
393. *Schulze*, *Gust.*, Kaufmann. Elsterstr. 40 1890
394. *Schulze*, *R.*, Dr., Lehrer an der I. Bürgerschule. Sophienstr. 31 1890
395. *Schumann*, *Oskar*, Kaufmann. Langestr. 29 . . . 1891
396. *Schumann*, Reichsanwalt. Elsterstr. 14 1894
397. **Schurz*, Dr., Privatdocent. Plagwitzerstr. 31 . . 1891
398. **Schuster*, *Moritz*, Dr. phil., Prof., Konrektor an dem Realgymnasium. Moltkestr. 10 1875
399. *Schwabe*, *C. Wilhelm Bernhard*, Kaufmann und Konsul (R). Weststr. 19 1871
400. *Schwarze*, *Arthur*, Dr. med. Mozartstr. 2, I . . 1895
401. *Schwarze*, *Gotthilf*, Dr., Oberlehrer am Realgymnasium. Hohestr. 26, II 1892
402. *Schwickert*, *Otto*, Privatmann. Wintergartenstr. 1, II 1895
403. *Scobel*, *A.*, Kartograph. Poststr. 9 1877
404. *Seeger*, *M. A.*, Kgl. Spanischer Konsul. Blücherplatz 2 1891
405. *Sieglin*, *Wilhelm*, Dr. phil., Kustos der Universitäts-Bibliothek. Gohlis, Sidonienstr. 7 1886
406. *Simroth*, Dr., Prof. und Oberlehrer an der Realschule. Gohlis, Leipzigerstr. 1 1890
407. *Socin*, Dr., Prof. an der Universität. Querstr. 5 . 1890
408. *v. Sommerlatt*, *O.*, Landgerichtsrat. Weststr. 10, III 1892
409. *Steckner*, *Oskar*, Kaufmann. Bahnhofstr. 7 . . . 1874
410. *Stein*, *J. Dav. Herm.*, Maschinenfabrikant. Karolinenstr. 11 1887
411. *Steindorff*, Dr. phil. und Prof. an der Universität. Haydnstr. 4 1894
412. *Stellmacher*, Reichsgerichtsrat. Sophienstr. 7 . . 1890
413. *Stenglein*, Reichsgerichtsrat. Bahnhofstr. 9 . . . 1894
414. *Sternkopf*, *Günther*, Kartograph. Poststr. 11 . . 1891
415. *Stobbe*, Frau Geheimrätin. Plagwitzerstr. 9 . . . 1890
416. *Stobbe*, *Hans*, Dr., Privatdocent an der Universität. Grassistr. 36, III 1891
417. *Stolpe*, *Rob.*, Privatier. L.-Lindenau, Lindenstr. 23 1891
418. *zur Strassen*, Dr. phil., Privatdocent an der Universität. Schenkendorfstr. 8 1895

Digitized by Google

Eintrittsjahr.

419. *v. Streich*, Reichsgerichtsrat. Mühlgasse 10 . . . 1890
420. *Suppes*, Reichsgerichtsrat. Grassistr. 36 1892
421. *Sussmann, Aug.*, Kaufmann. Lessingstr. 22 (Ritterstrasse) 1877
422. †*v. Tauchnitz* sen., *Christian Bernh.*, Freiherr, Buchhändler und Königl. Brit. Generalkonsul (R). Grimmaischer Steinweg 9 1861
423. *v. Tauchnitz* jun., *Christian Karl Bernh.*, Freiherr, Dr. jur., Buchhändler und Königl. Brit. Vicekonsul. Grimmaischer Steinweg 9 1866
424. †*Tessendorf, Herm.*, Oberreichsanwalt. Inselstrasse 23 und 25 1886
425. *Thieme, C. Alfred*, Kaufmann und Geh. Kommerzienrat. Weststr. 15 1867
426. *Thieme*, Lehrer. Friedrich-Auguststr. 7 1892
427. †*Thiersch*, Geh. Medizinalrat, Prof. an der Universität, Dr. med. (R). Windmühlenstr. 49 1877
428. *Thomas, Aug.*, Schuldirektor. Braustr. 2 1878
429. *Thorer, Paul*, Kaufmann. Brühl 70 1894
430. *Tillmanns, Rob. Herm.*, Dr. med., prakt. Arzt und Prof. an der Universität. Salomonstr. 1 . . 1874
431. †*Tischner, Aug. Christ.*, Dr. med. (R), Kaiserl. Russ. Rat. Marschnerstr. 7 1866
432. *Tittmann, Friedr. Herm.*, Lehrer. Sophienstr. 58 1892
433. *Traumüller, Friedr.*, Dr. phil. und Prof., Oberlehrer am Nikolaigymnasium. Auenstr. 8 . . . 1875
434. *Trendelenburg*, Geh. Medizinalrat, Dr. med. und Prof. an der Universität. Königstr. 33, I 1895
435. *Tröger, Karl*, Fabrikant. Hohestr. 33 1894
436. *Tröndlin*, Dr., Justizrat und Bürgermeister . . . 1892
437. *Tscharmann, Jos. Julius*, Rechtsanwalt. Bahnhofstr. 19 1866
438. *Uhlitzsch, Paul*, Dr. phil., Abteilungsvorstand an der Königl. Versuchsstation zu Möckern. L.-Gohlis, Möckernsche Str. 9 1895
439. *Ultsch, A.*, Kaufmann. Schwägrichenstr. 5 . . . 1895
440. *Urbach, Eduard Gustav Theodor*, Schuldirektor. Mittelstr. 9 1874
441. *Vörster, Alfred*, Buchhändler (Firma: F. Volckmar). Salomonstr. 1 (Hospitalstr. 10) 1887
442. *Vörster, Karl* (Firma: F. Volckmar), Buchhändler. Salomonstr. 1 (Hospitalstr. 10) 1875
443. *Volkelt*, Dr. phil. und Prof. an der Universität. Auenstr. 3, II 1895
444. *Volkmann, Karl*, Amtsrichter. An der Pleisse 2b, II 1894

Digitized by Google

Eintrittsjahr.

445. *Wach, Adolf*, Dr. jur., Geheimer Rat und Prof. Goethestr. 9 1886
446. * *Wagner, Franz*, Buchhändler und Stadtrat, Kommerzienrat. Königstr. 9 1867
447. *Wagner, Heinr.*, Kartograph. Stephanstr. 16 . 1875
448. *Wagner, Julius*, Kaufmann. Gellertstr. 9 1894
449. *Walter, Friedr.*, Oberpostdirektor, Geheimer Oberpostrat. Poststr. 2 1880
450. *Weber, Emil*, Fabrikbesitzer. Simsonstr. 2 . . . 1882
451. *Weber, Moritz*, Fabrikbesitzer. Bismarckstr. 7 . . 1891
452. *Weddige, Anton*, Dr. ph., Prof. an der Universität. Simsonstr. 8 1869
453. *Weichardt*, Architekt. Leibnizstr. 11 1889
454. *Weichsel*, Reichsgerichtsrat. Parkstr. 11, II . . . 1893
455. *Weickert, Otto*, Kaufmann (R). Sternwartenstr. 79 1878
456. *Weidemüller, Otto*, Dr. phil. und Lehrer. Moltkestrasse 16, I 1894
457. *Weigeldt, O. P.*, Lehrer. Hohenzollernstr. 17 . . 1886
458. *Weller*, Reichsgerichtsrat. Haydnstr. 1 1895
459. * *Wiede, Otto*, Kaufmann. Thalstr. 9 1884
460. *Wiedemann, Gustav*, Dr. med., Geh. Hofrat und Prof. Thalstr. 35 1873
461. *Wiegand*, Frau verw., Lindenstr. 14 1895
462. *Wiener*, Dr., Reichsgerichtsrat. Lessingstr. 24 . . 1890
463. *Wilke, Friedr. Ed.*, Dr. und Realgymnasial-Oberlehrer. Grassistr. 19 1882
464. *Winchenbach*, Reichsgerichtsrat. Kaiser Wilhelmstrasse 39 1893
465. *Windscheid*, Frau verw., Geh. Rat. Parkstr. 11 . 1893
466. † *Winkler, Konstantin Eduard*, Dr., prakt. Arzt. Lortzingstr. 17 1870
467. *Wislicenus, Joh.*, Dr., Geh. Hofrat und Prof. an der Universität. Liebigstr. 18 1885
468. *v. Wolf*, Sek.-Leutnant im 107. Inf.-Regiment . . 1894
469. *Wölker, Georg*, Kaufmann, Generalkonsul. Karl Tauchnitzstr. 31 1884
470. * *Wunderlich, Karl Gust.*, Kaufmann. Leibnizstr. 22 (Ritterstr.) 1880
471. *Wundt, Wilh.*, Dr. phil., Prof. an der Universität, Geh. Hofrat. Goethestr. 6 1875
472. *Wülker, Richard*, Dr. phil., Prof. an der Universität (R). Gohlis, Bismarckstr. 5 1886
473. *Würker*, Frau *Emma*, Moschelesstr. 13 1895
474. *Wüstenfeld*, Reichsgerichtsrat. Promenadenstrasse 15 1894

Digitized by Google

Eintrittsjahr.

475. *Wychgram*, Dr. phil. und Direktor der höheren Töchterschule. Rosenthalgasse 13, III 1893
476. *Zacharias*, Fräulein *Marie*, Lehrerin. Gottschedstrasse 7 1889
477. *v. Zahn*, Sek.-Leutnant im 107. Inf.-Regiment. Elsterstr. 9 1894
478. *v. Zahn*, Hofrat. Rosenthalgasse 13, II 1895
479. *Zander*, Fräulein. Georgenstr. 6 1886
480. †*Zeissig*, *Ernst*, Architekt. Weststr. 74 1876
481. *Ziegenhirt*, *Karl*, Verlagsbuchhändler. Windmühlenweg 3 1893
482. *Zieger*, *Bernhard*, Rechtsanwalt. Klostergasse 5 1890
483. *Ziegler*, Posamentenfabrikant. Emilienstr. 18 . . 1894
484. *Zimmerle*, Dr. jur., Reichsgerichtsrat. Leplaystr. 1 1893
485. *Zöllner*, *Julius*, Privatgelehrter. Erdmannstr. 14 1870
486. *Zweifel*, Dr., Prof. Stephanstrasse 7 1888

Digitized by Google

E. Auswärtige Mitglieder.

		Eintrittsjahr.
487.	*v. Abendroth*, Dr., Rittergutsbesitzer auf Kössern bei Grossbothen	1890
488.	*Beckmann, Ernst*, Prof., Dr. in Erlangen, Kasernenstrasse 28	1885
489.	*v. d. Crone, Johannes*, Rittergutsbesitzer auf Markleeberg	1884
490.	*Dieck*, Dr., Rittergutsbesitzer in Zöschen bei Merseburg	1889
491.	*Ehrenburg*, Dr., Privatdocent in Würzburg, Sanderring 6	1888
492.	*Herrig, Alwin*, Direktor des kartographischen Instituts in Glogau	1882
493.	*Hertwig, Paul*, Rittergutsbesitzer auf Breitingen bei Kieritzsch	1895
494.	*Kees*, Rittergutsbesitzer auf Gautzsch bei Leipzig	1887
495.	*Kern, C. E. Herm.*, Dr. med. Möckern b. Leipzig	1870
496.	*Kärner, Wold.*, Rittergutsbesitzer in Paunsdorf bei Leipzig	1886
497.	*Köhler*, Dr. phil., Assistent a. d. Kgl. Versuchsstation zu Möckern	1893
498.	*Krupp, Fr. Alfr.*, Geh. Kommerzienrat. Essen a. d. Ruhr	1885
499.	*Kuntze, Otto*, Dr. phil. in San Remo (Villa Girola)	1872
500.	*v. Meyer, Ernst*, Dr. phil. und Prof. a. d. technischen Hochschule in Dresden, Zelleschestr. 32	1886
501.	**Möller, Adolph*, Hauptmann z. D. Zittau, Schillerstrasse 16	1890
502.	*Müller*, Dr. phil., Rittergutsbesitzer. Schönau	1891
503.	*Paul, C.*, Pastor in Lorenzkirch bei Strehla	1894
504.	*Rein, Bernardo*, Bankier in Madrid, Kaiserl. Konsul	1881
505.	*Schumann, Constantin*, Revierförster. Arnsdorf bei Böhrigen (Nossen)	1889
506.	*Vollsack*, Ökonomierat und Rittergutsbesitzer auf Gross-Zschocher	1877
507.	*Wangemann*, Pfarrer in Gautzsch	1893
508.	*Winkler*, Privatgelehrter. Jena, Oberer Philosophenweg 6c	1890

Digitized by Google

F. Mitglieder der Karl Ritter-Stiftung,

welche nicht dem Verein für Erdkunde angehören.

Fricke, C., jun., Zimmermeister.
Gericke, C. Heinr., Dr., Fabrikbesitzer.
Götz, Gustav, Kaufmann.
Gross & Co., Eisenhandlung.
Hessler, Friedr. Rud., Stadtrat.
Linke, Friedr., Kaufmann.
Richter, Albert, Dir. der I. Bürgerschule für Mädchen.
Strube, Karl, Goldarbeiter.
Winter, Otto, Kaufmann.

Digitized by Google

Digitized by Google

Fünf Briefe

von

Dr. Oskar Baumann

von seiner mit Unterstützung des Vereins

ausgeführten Forschungsreise im Zanzibararchipel.

(Siehe Seite VI.)

Digitized by Google

Digitized by Google

Mkokotoni auf der Insel Zanzibar, 25. Mai 1895.

An den Vorstand des Vereins für Erdkunde in Leipzig.

Den Monat April benutzte ich zu einem Ausfluge an die Küste von Deutsch-Ostafrika, hauptsächlich um die schwarzen Gefährten meiner früheren Expeditionen aufzusuchen. Viele derselben stellten sich auch ein, andere, und darunter gerade die Besten, waren leider auf Inlandreisen inzwischen erlegen. Die Stadt Tanga fand ich sehr zu ihrem Vorteile verändert; nicht nur waren neue europäische Gebäude erstanden, sondern auch die Eingeborenen-Stadt war fast vollständig umgebaut, und an Stelle der winkeligen engen Gässchen sind breite luftige Strassen getreten. Die letztere Veränderung ist ausschliesslich dem unermüdlichen Wirken des erfahrenen Bezirksamtmanns von St. Paul zu danken, der sich bei der Bevölkerung einer seltenen Beliebtheit erfreut. Die grösste Sehenswürdigkeit Tangas ist natürlich die Usambara-Bahn, die erste Eisenbahn in den deutschen Kolonien und eine der ersten im tropischen Afrika überhaupt. Dieselbe ist jetzt bis Ngomeni, einem Dorfe im Digolande, im Betrieb, doch ist der Unterbau bis gegen Muhesa in der Nähe von Magila vollendet und die Eröffnung der Strecke bis dahin dürfte in der nächsten Zeit erfolgen.

Damit ist der vorläufige Hauptzweck der Bahn, die Verbindung des fruchtbaren Usambara mit dem Hafen von Tanga, erreicht. Die Bahn ist eine schmalspurige mit 1 m Spurbreite und erinnerte mich lebhaft an die Bahnen Südindiens. Die ganze Anlage macht einen durchaus sorgfältigen Eindruck: einige Mängel im Unterbau werden neuerdings durch Schotterung ausgeglichen. Als Schwellen werden Mangrove-Hölzer benutzt, die sich sehr gut bewähren. Im ganzen erhält man den Eindruck, dass mit der Eröffnung der Strecke nach Ngomeni die weitaus grösste Schwierigkeit überwunden ist. Auf Grund der gewonnenen Erfahrungen wird es verhältnismässig leicht sein, die Arbeit weiter gegen das Innere zu fortzusetzen. Was die Rentabilität der Bahn anbelangt, so scheint es ein gutes Omen für dieselbe zu sein, dass jetzt schon, auf der verhältnismässig ganz unbedeutenden Strecke Tanga-Ngomeni ein ständiger

Digitized by Google

Personen- und Frachten-Verkehr stattfindet. Mit der Erreichung von Muhesa werden der Bahn die aufblühenden Plantagengebiete von Handeï, die Plantage Lewa und die Mission Magila zufallen. Falls, wie zu hoffen, die Verlängerung bis Korogwe zur baldigen Ausführung gelangt, werden damit nicht nur neue Plantagenländer erschlossen, sondern auch der Getreideverkehr Useguas dahin konzentriert und wahrscheinlich der ganze Pangani-Handel nach Korogwe verschoben werden.

Im Gegensatz zu Tanga hat Pangani mit seinen vielen Steinhäusern und malerischen Strassen ganz seinen orientalischen Charakter bewahrt, so dass man sich als alter Afrikaner dort in hohem Grade angeheimelt fühlt. Auch in Pangani hat der Bezirksamtmann Herr von Rode es vortrefflich verstanden, das Vertrauen und die Sympathie der Bevölkerung zu erwerben, abermals ein Beweis, dass es nur an der Persönlichkeit liegt, die verschiedenen Mängel auszugleichen, welche einer so jungen Verwaltung wie der ostafrikanischen naturgemäss noch anhaften. Eine auffallende Erscheinung in Tanga und Pangani sind die zahlreichen Massai, welche durch die Viehseuche gezwungen nach der Küste ausgewandert sind, sich allmählich vollständig swahilisieren und der Küstenbevölkerung jedenfalls eine bemerkenswerte hamitische Blutmischung zuführen.

Von Pangani begab ich mich nach Bagamoyo und Dar es Salaam, welche Städte ich in festlicher Bewegung anlässlich des Besuches des Herzogs und der Herzogin von Mecklenburg fand, und kehrte sodann nach Zanzibar zurück.

Nach kurzem Aufenthalt in der Stadt brach ich mit meiner kleinen Karawane am 7. Mai nach dem Innern der Insel auf. Herr Heine, Dragoman vom deutschen Konsulat, hatte sich mir für einige Tage angeschlossen. Ich marschierte auf der neuen, vom Sultan gebauten Hochstrasse nach Dunga auf dem mittleren Höhenrücken der Insel und von dort durch steiniges Land nach Chwaka an der Ostküste, einem ziemlich ärmlichen Dorfe. Im ganzen der Ostküste folgend, begab ich mich über die ansehnlichen Wahadimu-Dörfer Bwejun und Padye, deren ersteres ca. 1000 Einwohner hat, nach dem Süden der Insel, wo die fruchtbaren Distrikte Makunduchi, Kizimkazi und Muyuni sich ausdehen. Hierauf durchquerte ich die Insel noch zweimal, ging via Dunga nach Uzini, berührte die Dörfer an der Ostküste nördlich von Chwaka und gelangte hierher noch Mkokotoni. Soweit ich die Insel kennen gelernt habe, stellt sich die Westseite derselben als fruchtbares, die Ostseite als durchaus unfruchtbares Korallenland dar. Spuren älterer Kalke fand ich an mehreren Stellen. Betreffs der Wahadimu war ich einigermassen enttäuscht, dieselben stellen keineswegs den Typus einer Urbevölkerung der Insel dar. Durch Vermischung mit

Digitized by Google

Küstensklaven haben sie ihren ursprünglichen Charakter fast ganz verloren, sprechen einen leicht verständlichen Dialekt des Kiswahili und unterscheiden sich im Äusseren und den Sitten kaum irgendwie von der Stadtbevölkerung.

Interessant war mir zu beobachten, dass der Zufluss von Sklaven von der deutschen Küste nach dem englischen Zanzibar fortdauernd ein sehr starker ist. Ich wurde von mehreren Leuten, Wanyamwezi und Massai, die vor kurzer Zeit an der Küste geraubt worden waren, um Schutz angerufen. Selbstverständlich gewährte ich denselben und werde diese Leute dem deutschen Konsulat in Zanzibar behufs Ausstellung eines Freibriefes übergeben. Alle wussten von vielen anderen zu erzählen, die mit Gewalt von der Küste fortgeschleppt, jetzt in Zanzibar als Sklaven leben. Die Verschiffung geschieht ausschliesslich in Canoes von Punkten wie Makunduchi bei Bagamoyo, Winde und anderen, die nahe an Zanzibar gelegen sind, und von wo die Insel in einer Nacht erreicht werden kann. Es ist selbstverständlich, dass sowohl die deutschen Behörden an der Küste als die Kriegschiffe einer solchen Verschiffung per Fischerbooten gegenüber nahezu machtlos sind. An der deutschen Küste wird dieselbe mit dem Tode bestraft und doch finden sich Fischer genug, die bereit sind, Sklaven für 5—10 Rps. Passagegeld zu verschiffen, da die Gefahr einer Entdeckung eben sehr gering ist. Denn wie sollte ein Fischerboot, das höchstens 4 Personen hält und nachts von einer entlegenen Küstenstelle abfährt, um in derselben Nacht in Zanzibar zu landen, jemals den Behörden in die Hände fallen! Einmal in Zanzibar, ist der Sklavenhändler jedoch vollkommen in Sicherheit, er kann ungescheut und offen seine Beute verhandeln, ohne dass der Sultan oder die Engländer dagegen irgend etwas einreden würden. Und doch wäre es keineswegs schwierig, die Einfuhr von Sklaven nach der relativ kleinen Insel Zanzibar sehr zu erschweren, ja fast unmöglich zu machen. Vor allem müsste den einmal eingeführten Sklaven Gelegenheit gegeben werden, sich an irgend welche Behörde zu wenden, es müsste ihnen bekannt gemacht werden, dass sie das Recht haben den Schutz dieser Behörde anzurufen, es müsste ferner, wie an der Küste, so auch in Zanzibar auf gewerbsmässigen Sklavenhandel die Todesstrafe gesetzt werden. Doch daran denken die Engländer trotz ihrer berühmten Humanität nicht, denn die Sklaveneinfuhr ist für Weiterführung des Plantagenbaues in Zanzibar und Pemba nötig, und sie beschränken sich auf fast wirkungsloses Kreuzen im Zanzibar-Kanal. Übrigens sind alle neuerdings eingeführten Sklaven Deutsch-Ostafrikaner, als solche deutsche Schutzgenossen, und das Konsulat in Zanzibar ist dadurch in die

Digitized by Google

Lage versetzt, direkt zu deren Gunsten einzugreifen. Hoffentlich finden die darauf gerichteten Bemühungen entsprechende Unterstützung in der Heimat, was im Interesse der Kolonie sehr zu wünschen wäre. Denn die massenhafte Ausfuhr von Menschen aus Deutsch-Ostafrika nach Zanzibar und Pemba, wie dieselbe heute betrieben wird, ist nicht nur vom humanitären sondern auch vom rein wirtschaftlichen Standpunkt zu verdammen.

Ich setze vorläufig die Erforschung der Insel Zanzibar fort.

Hochachtungsvoll und ergebenst

Dr. Oskar Baumann.

Zanzibar, 18. Juli 1895.

An den Vorstand des Vereins für Erdkunde in Leipzig.

In meinem letzten Schreiben berichtete ich über meine Reise durch Zanzibar bis zur Ankunft in Mkokotoni. Von dort aus unternahm ich einen Ausflug nach der Insel Tumbatu, einem langgestreckten ziemlich fruchtbaren Eiland, auf welchem die Felder und Dörfer der Watumbatu verstreut liegen. Im Süden der Insel finden sich einige unbedeutende mohamedanische Ruinen. Tumbatu hat nur wenige Brunnen, die manchmal austrocknen, so dass die Bewohner gezwungen sind, ihr Trinkwasser von der Hauptinsel Zanzibar zu holen.

Von Mkokotoni zog ich durch Plantagengebiet nach der Nordspitze der Insel. Beim Dorfe Magogoni erhebt sich am Uferplateau eine ausgedehnte, von dichter Vegetation überwucherte Ruine. Am Nordkap, Ras Nungwe, steht ein altersschwacher Leuchtturm, von dessen Höhe man deutlich die Usambara-Berge wahrnehmen kann. Längs der Westküste, an welcher die mächtige Brandung des indischen Ozeans sich bricht, marschierte ich gegen Süden, nach dem ärmlichen Dorfe Muyuni. Von dort ging es wieder landeinwärts, erst durch steiniges, dann durch schönes aber unbewohntes Grasland. Dasselbe wurde von den Bewohnern verlassen, weil die Wildschweine jede Kultur nahezu unmöglich machten. Durch die Mitte der Insel, die von prächtigen Pflanzungen, Nelken-, Reis- und Kokos-Plantagen bedeckt ist, ging es südwärts nach Uzini, von wo über den Masingini-Hügel die Stadt Zanzibar erreicht wurde. Das Zentrum der Insel ist ziemlich reich an fliessenden Gewässern, deren einige nach Osten abfliessen und sich in den karstartigen Kalklandschaften der Osthälfte der Insel verlieren.

Digitized by Google

Nach kürzerem Aufenthalt in der Stadt schiffte ich mich in einer Dhau nach Pemba ein. Die Fahrt war nicht besonders angenehm, da das Fahrzeug mit getrockneten Fischen beladen und sehr schadhaft war. Bei Tumbatu fuhren wir auf einen Felsen, weil das Steuer nicht funktionierte. Bei Hochwasser kamen wir aber wieder los und fuhren in den Kanal zwischen Zanzibar und Pemba hinaus. Dort erhob sich ein heftiger Sturm, der das Segel in Stücke riss. Durch 5 Stunden mussten wir bei heftigem Seegang an dem Segel nähen, bis wir schliesslich nach Wete, dem nördlichsten Hafen von Pemba, verschlagen wurden. Die Westküste von Pemba ist in tiefe fjordartige Buchten gegliedert, in welchen sich kleine Inseln erheben; diese sowie die hohen Ufer sind von einer Vegetation bedeckt, die an tropischer Pracht in Ostafrika kaum ihres Gleichen hat. Pemba ist arm an geschlossenen Niederlassungen, die einzelnen Landgüter der Araber mit ihren Sklavendörfern liegen in den Plantagen zerstreut, die grossen Dörfer dienen fast nur als Sitz der Sultansbehörden und der zahlreichen indischen Kaufleute, die den Handel völlig beherrschen, und bei welchen die Araber meist stark verschuldet sind. Eines dieser Dörfer liegt am Ende der Bucht von Wete und ist der Sitz eines Livali (Statthalters) des Sultans, bei welchem wir freundliche Aufnahme fanden, wie denn überhaupt die Haltung der Bevölkerung gegen mich eine durchaus entgegenkommende war.

Von Wete marschirte ich über Land nach Chake-Chake. Das Land ist hügelig, zwischen den Höhen dehnen sich sumpfige Thäler aus, in welchen meist Reis gepflanzt wird, während die Höhen von Nelkenpflanzungen bedeckt sind. Die wenigen unbebauten Striche sind von dichter Vegetation bedeckt, zwischen welcher die westafrikanische Ölpalme in zahlreichen Exemplaren auffällt. Chake-Chake ist ein elendes Dorf von ca. 1500 Einwohnern, mit wenigen altersschwachen Steinhäusern, einer Festungsruine und windschiefen Negerhütten. Die Bewohner sind vorzüglich Inder. Hier hat der englische Vice-Konsul seinen Sitz, bei welchem ich freundliche Aufnahme fand.

Nach einigen Ausflügen in die Umgebung von Chake-Chake marschierte ich südwärts weiter gegen Nyambangome. Das Land unterwegs war noch häufiger versumpft als nördlich von Chake-Chake. Auf einem der Hügel steht grauer Kalk an, welcher an den jurassischen Kalk in Tanga erinnert. In Nyambangome hatte ich dem verrufenen Klima der Insel meinen Tribut zu zahlen. Ich wurde von einem heftigen biliösen Fieberanfall ergriffen und musste per Boot nach Chake-Chake zurückkehren, wo ich im Hause des englischen Vicekonsuls O'Sullivan liebenswürdige Pflege fand. Dennoch konnte ich mich nicht erholen und musste in einer Dhau nach Tanga

Digitized by Google

fahren. Durch die Seefahrt genas ich zwar augenblicklich, hatte jedoch später in Pangani einen Rückfall und kam erst in Zanzibar so ziemlich auf den Damm. Leider war es mir durch dieses Missgeschick nicht möglich, die Erforschung von Pemba zu vollenden, doch hoffe ich, dies bei anderer Gelegenheit zu thun.

Hochachtungsvoll und ergebenst

Dr. Oskar Baumann.

Chole bei Mafia, 7. November 1895.

An den Vorstand des Vereins für Erdkunde in Leipzig.

Nach Vollendung der, die Pagani-Aufnahme betreffenden Arbeiten konnte ich mich wieder meinem eigentlichen Reisezweck, der Erforschung der Inseln zuwenden. Ich begab mich zunächst von Dar es Salaam nach Kwale, einem Eiland, auf welchem ein Fischerdorf und ein deutsches Nebenzollamt gelegen ist. Ich hielt mich dortselbst 10 Tage auf und unternahm Ausflüge nach den Nachbar-Inseln und nach dem Festlande bei Kisiju und Kifmangao. Von letzterem Orte aus besuchte ich den Chakwati-See, ein 4 km langes und $^1/_2$ km breites Süsswasserbecken, das 3 Stunden von Kifmangao gelegen ist. In seiner Nähe befindet sich der kleinere Kiputi-See.

Von Kwale segelte ich nach Koma, einer Insel, von welcher aus das Festland kaum wahrnehmbar ist, und auf welcher zwischen Kokospalmen ein freundliches Völkchen von Schiffern und Fischern haust. Koma besitzt einen vorzüglichen Brunnen und interessante Ruinen. Von Koma ging es in einem Fischerboot nach Tireni, einem Orte an der NW-Küste von Mafia, der auf hoher Rampe zwischen reicher Vegetation gelegen ist, und von dem aus ich in wenigen Stunden, die Insel durchquerend, nach Chole gelangte. Dieser Ort, die Hauptstadt von Mafia, liegt reizend zwischen Palmen und Mangobäumen auf einem kleinen, der Hauptinsel angelagerten Eiland. Was ich bisher von Mafia gesehen, konnte mir nur eine gute Meinung von dem Wert dieser deutschen Insel verschaffen. Von zahlreichen wasserführenden Bächen durchzogen, besitzt sie auf der Strecke Tireni-Chole einen vorherrschend sandigen Boden, in welchem in fast ununterbrochenen Wäldern die schönsten Kokospalmen gedeihen, die ich jemals gesehen. Vor allem setzte mich die enorme Grösse der Nüsse in Erstaunen.

Chole hat starken Dhau-Verkehr und exportiert monatlich ca. 1 Million Kokosnüsse, ausserdem noch Kokosstricke, Perl-

Digitized by Google

mutter und Matten. Die Ausfuhr von Vieh, wovon es ziemlich viel in Mafia giebt, ist gegenwärtig verboten, um eine Steigerung des Viehstandes hervorzubringen.

Die schöne Insel Mafia, die einzige, die Deutschland (ausser vielen kleinen Inselchen) vom Zanzibar-Archipel abbekommen hat, bildete, völlig unbeachtet, bisher das Stiefkind der ostafrikanischen Kolonialverwaltung und blieb der Misswirtschaft des arabischen Akida (Statthalters), eines habgierigen Mischlings, preisgegeben. Auch hier lässt das Gouvernement Wissmann mit Bestimmtheit eine Wendung zum Besseren erwarten. Während früher noch nie ein Gouverneur auf Mafia gesehen worden war, besuchte Herr von Wissmann die Insel wenige Wochen nach seiner Ankunft in Ostafrika. Er wird diesem vielversprechenden Eiland, welches ja nur durch seine energische Fürsprache gelegentlich des deutsch-englischen Abkommens für Deutschland gerettet worden ist, gewiss auch ferner seine Aufmerksamkeit zuwenden.

Ich wohne hier in dem schönen Zollhaus von Chole und gedenke, die nächsten Wochen der Erforschung von Mafia und der Nebeninseln zu widmen. Von Seiten des Zoll-Kontrolleurs Schmidt und der Zollassistenten Ziegenhorn in Kwale und Ritter in Chole wurde mir freundliches Entgegenkommen zuteil.

Hochachtungsvoll ergebenst

Dr. Oskar Baumann.

Chole, 25. November 1895.

An den Vorstand des Vereins für Erdkunde in Leipzig.

In meinem letzten Schreiben berichtete ich über meinen Besuch der Inseln Kwale und Koma, sowie über meine Ankunft in Mafia. Ich habe inzwischen den grössten Teil dieser Insel bereist und auch die Nebeneilande untersucht. Zuerst segelte ich nach Jibondo (Kibondo der Seekarte), einem wasserlosen, aber ziemlich stark bewohnten Inselchen, dessen Bewohner ihr Trinkwasser von der Hauptinsel holen. Östlich von Chole liegt die ebenfalls bewohnte und bebaute Insel Juani, auf welcher sich die Ruinen von Alt-Chole (Kua) befinden. Es sind Reste von massiven Steinbauten aus teilweise behauenen Kalksteinen, die grösstenteils sehr gut erhalten sind. Kua dürfte, sowie eine Moschee in Jibondo und eine andere im Norden von Juani unter den shirazischen (persischen) Herrschern von Kilwa entstanden sein und wurde vor ca. 80 Jahren wegen eines Einfalles der Sakalaven aus Madagaskar verlassen; die Stadt wurde nach Chole verlegt. In Chole und den Orten der Haupt-

Digitized by Google

insel an der Chole-Bucht leben heute hauptsächlich Shatiri-Swahili, Leute, die vor vielen Generationen in Mafia eingewandert sind und ihre Abkunft von Hadramaud herleiten. Es sind schöne, lichtfarbige Menschen, die den Typus arabischer Mischlinge tragen.

Meine Landreise begann ich beim Dorfe Kipingwi, von dem aus ich durch schöne, von arabischen Steinhäusern durchsetzte Pflanzungen nach Kirongwe an der Nordwestküste gelangte. Dort gibt es mehrere indische Läden. Unfern von Kirongwe liegt Jojo, das nach der Tradition der Eingeborenen der Sitz der Portugiesen (Wareno) war. Es befanden sich dort auch einige Mauerreste, die jedoch von der See verschlungen wurden. Nördlich von Kirongwe liegen ausschliesslich von Wambwera bewohnte Gebiete, einem Volksstamme, der seine Abkunft von der Küste (bei Umbwera) herleitet, jedoch wohl die ältesten Bewohner Mafias darstellt und hier dieselbe Rolle spielt wie die Wahadimu auf Zanzibar. Beim Dorfe Sikitini steht ebenfalls eine Moschee-Ruine aus shirazischer Zeit. Am Nordkap der Insel erhebt sich der Leuchtturm von Ras Mkumbi, der vor Jahresfrist von Baumeister Hendricks ausschliesslich mit eingeborenen Arbeitern Mafias errichtet wurde. Von dort aus besuchte ich die nördlichen Distrikte der Insel, die weniger fruchtbar, teils von Lehmboden, teils von Korallenland, ähnlich wie auf Zanzibar, bedeckt sind. Sie sind spärlich von Wambwera bewohnt, deren Reis- und Sorghumfelder die dichte Buschwildnis unterbrechen. Kokospalmen gedeihen in dieser Gegend nicht. Die Ostküste selbst ist völlig unbewohnt und der heftigen Brandung wegen von Segelschiffen gemieden.

Über Upenja, der Niederlassung des gastlichen Shatiri Saïd Omar, begab ich mich nach den fruchtbaren Kokosdistrikten Baleni, Mfuruni und Tireni. Hier trifft man manchmal auf Schilftümpel, die in einer Kette die Mitte der Insel durchziehen und von Flusspferden bewohnt werden. Sie bilden wohl den Überrest einer alten Lagune. Bei Tireni liegt am Strande die Ruine einer Moschee, welche vor 25 Jahren vom Araber Salim bin Saïd erbaut wurde. Dennoch unterscheidet sie sich kaum von weit älteren Ruinen; ein Beweis, wie schwer jede Schätzung über das Alter solcher Bauten in den Tropen bei gänzlichem Fehlen jeglicher Inschriften ist. Von Tireni zog ich durch fruchtbares, aber wenig bebautes Land nach Kisimani, der Westspitze der Insel, wo maskat-arabische Mischlinge eine Niederlassung begründet haben. Da sich hier ein vorzüglicher Ankerplatz befindet und der Ort sehr günstig am Mafia-Canal gelegen ist, so war schon mehrfach von der Verlegung des Zollamts und damit auch des Haupthafens nach Kisimani die Rede. Dieses Projekt ist umsomehr der Erwägung

Digitized by Google

wert, als der Hafen von Chole immer mehr versandet und heute schon nur noch für kleine Fahrzeuge zugänglich ist. Gegenüber Kisimani liegt die sandige Insel Bwejun, welche von Swahili und arabischen Fischern bewohnt ist. Bei Kisimani finden sich knapp am Strand einige massive gemauerte Brunnen und sonst noch einiges Gemäuer, die Ruine einer Shirazi-Niederlassung, deren grösster Teil jedoch bereits von den Fluten verschlungen ist.

Der Weg von Kisimani nach Utende gegenüber Chole führt meist auf der Uferrampe durch prachtvolles Plantagenland, das von Kokos- und Mango-Wäldern bedeckt und von kleinen Bächen durchzogen ist.

Mafia stellt sich als eine Koralleninsel dar, welche hauptsächlich sandigen Boden besitzt. Steiniges Korallenland findet sich nur an der Ostküste. Fliessende Gewässer sind hauptsächlich im westlichen Teil der Insel vorhanden; daneben liefern die vorerwähnten Tümpel und zahlreiche Brunnen reichliches Wasser. Die Vegetation besteht im sandigen Teil, wo dieser nicht von Pflanzungen bedeckt ist, aus lichtem Busch, der im spärlich bewohnten Westen, sowie im Korallenland zu dichter Wildniss, stellenweise zu Wald wird. Die höhere Tierwelt ist durch Flusspferd, Wildschwein, Zwergantilope und Affen vertreten: grosse Pythonschlangen richten Verheerungen unter dem Kleinvieh an. Die Hauptnahrungspflanze ist Maniok; ausserdem werden noch Sorghum, Mais, Reis, Nüsse, Kartoffel, Hülsenfrüchte und Sesam angebaut. Die wichtigste Kultur ist aber die der Kokospalme, die bereits grosse Flächen bedeckt und weiterem Anbau ein fast unbegrenztes Feld darbietet. Sie trägt bereits im 5. Jahr Früchte und entwickelt Nüsse von unglaublicher Grösse und Zahl. Daneben werden noch Mangos und andere Obstbäume angepflanzt. Die Viehzucht umfasst Rindvieh, das in grösseren Mengen vorhanden ist und ausgezeichnet gedeiht, sowie Kleinvieh und Geflügel. Ausfuhrartikel sind Kokosnüsse, Kopra, Kokosstricke, Makuti (Kokosblätter zum Dachdecken), Sesam, Perlmutter, Schildpatt, etwas Kopal und Matten. Letztere bilden einen originellen Industriezweig der Insel, werden aus Blättern der Raphia-Palme erzeugt und in grossen Mengen exportiert. Fast der gesamte Handel liegt in indischen Händen und geht über Zanzibar. Der deutsche Zollbeamte ist der einzige Europäer auf der Insel.

Ich beabsichtige, meine Untersuchungen auch auf die Inseln südlich von Mafia auszudehnen und sodann von Kilwa aus nach Zanzibar zurückzukehren.

Hochachtungsvoll ergebenst

Dr. Oskar Baumann.

Digitized by Google

Zanzibar, 17. Dezember 1895.

An den Vorstand des Vereins für Erdkunde in Leipzig.

Zum Schlusse meines Aufenthaltes in Mafia führte ich noch eine Tour zur genaueren Untersuchung der kleineren Seen aus, welche über diese Insel verstreut sind. Ich stellte deren Zahl auf 18 fest, deren grösste etwa einen Quadratkilometer Fläche haben. Alle besitzen Süsswasser mit Ausnahme eines einzigen, der unterirdisch mit der See in Verbindung steht und die Gezeiten-Schwankungen mitmacht. Sie dienen zahlreichen Flusspferden als Aufenthalt.

Von Chole fuhr ich in einem einheimischen Boot mit Berührung der kleinen Inseln, hauptsächlich Songo-Songos, wo ich mich auch einen Tag aufhielt, nach Kilwa. Dort fanden gerade die Hinrichtungen der Rädelsführer des letzten Aufstandes unter Hassan bin Omar (Makunganya) statt, welcher überraschend schnell und nahezu ohne Blutvergiessen niedergeworfen wurde.

Hassan — nebenbei gesagt ein ziemlich zwerghafter Neger mit anatomischen Eigenschaften eines Zwitters — war schon 1888 an der Ermordung der Beamten der D. O. A. G. in Kilwa beteiligt. Er stand an der Spitze fast aller aufständischen Bewegungen bei Kilwa, erkannte die deutsche Herrschaft niemals an und führte 1894 einen Angriff auf Kilwa aus, der nur mit Mühe zurückgeschlagen wurde. Als Gouverneur v. Wissmann nach der Küste kam, forderte er Hassan auf, nach Kilwa zu kommen und sich zu unterwerfen. Hassan lehnte dies in frechem Tone ab, worauf eine Expedition unter Oberstleutnant von Trotha gegen ihn abgeschickt wurde, bei welcher es Kompagnieführer Fromm gelang, den Häuptling durch einen geschickten Handstreich lebendig zu greifen. Damit war die ganze Sache erledigt. Im Besitze des Hassan bin Omar fanden sich Briefe, welche die überraschendsten Dinge zutage förderten. Vor allem ergab sich, dass die beiden Bürgermeister (Akidas) von Kilwa, welche täglich im Fort aus- und eingingen und das unbegrenzte Vertrauen des Bezirksamts genossen, direkt mit den Aufständischen im Bunde, ja die eigentliche Seele des Aufstandes waren. Einer derselben war übrigens der leibliche Bruder Hassan bin Omars. Wie meisterhaft diese Schurken ihre Rolle spielten, zeigt sich daraus, dass einer derselben nach dem letzten Angriff auf Kilwa vom deutschen Kaiser eine goldene Uhr „für treue Dienste“ erhielt. Sie wurden mit Hassan bin Omar und anderen Mitschuldigen zum Tode verurteilt und aufgehängt. Unter den Verurteilten befand sich nicht ein einziger Araber oder auch nur Halbaraber, wie denn das arabische Element im Süden des Schutzgebietes keine Rolle

Digitized by Google

zu spielen scheint. Dagegen sind noch 4 Inder in Haft unter dem Verdachte, den Aufständischen Waffen und Munition geliefert zu haben.

Das energische Vorgehen Wissmanns übte eine mächtige Wirkung auf die Bevölkerung aus. Die direkte Folge war, dass der Wahiao-Häuptling Machemba im Hinterlande von Lindi, welcher sich niemals ergeben und der Schutztruppe mehrfach Schlappen beigebracht hatte, nun seine Unterwerfung anzeigte und sich persönlich an der Küste stellte. Durch Anlage einer befestigten Station in seinem Lande wird er gänzlich unschädlich gemacht werden. Mit ihm verschwindet der letzte Ruhestörer im Küstengebiet, das jetzt von Wanga bis Kionga als gänzlich pazifiziert gelten kann. Gouverneur von Wissmann musste 1895 genau da wieder zu pazifizieren anfangen, wo er dies 1891 unterbrochen hatte. Seinem zielbewussten Vorgehen und seinem Glück, ohne welches in Afrika einmal nichts auszurichten ist, gelang dies spielend in der kürzesten Zeit, so dass er sich nun voll seiner neuen Aufgabe, der wirtschaftlichen Erschliessung der Kolonie, widmen kann. Auch dies geschieht unter günstigen Auspizien, denn die erste Kaffee-Ernte der D. O. A. G. und der Usambara-Gesellschaft wurde in Europa zu hohen Preisen verkauft, und es steht zu hoffen, dass das deutsche Kapital nun zu kolonialen Unternehmungen grösseres Vertrauen fassen wird.

Ich langte gestern via Dar es Salaam hier an.

Hochachtungsvoll ergebenst

Dr. Oskar Baumann.

Bemerkung.

Während des Druckes dieses Heftes ist von Herrn Dr. Baumann die erste Arbeit „Der Chakwati-See in Deutsch-Ostafrika“ nebst Originalkarte eingetroffen. Sie wird anderwärts veröffentlicht werden.

Digitized by Google

Digitized by Google

Die Naturbedingungen

in ihrer Bedeutung für den Verkehr der Oberlausitz.

Ein Beitrag zur Anthropogeographie Deutschlands.

Von

Gustav Taute.

Mit einer Karte.

„Die in den schwächsten Geschöpffen sich gemeiniglich am mächtigsten erweisende Güte Gottes machet, dass auch kleine Länder grosse Dinge thun."

Grosser: Lausitz. Merkwürdigkeiten Caput IX. S. 30. 1714.

Digitized by Google

Digitized by Google

INHALT.

Seite

Einleitung: Die Oberlausitz ist eine natürliche und historische Individualität. — Das rechtfertigt den Versuch, die vorliegende Frage einer Untersuchung zu unterziehen. — Der Name des Landes ist nur unter Einschränkung zutreffend. — Eine hervorragende wirtschaftliche Eigenart des Landes ist der Verkehr, dessen historische Konstanz auf Bedingungen von nicht minder dauernder Wirksamkeit deutet . . . . . 21—23

I.

Die Naturverhältnisse der Oberlausitz in ihrer Qualifikation für den Verkehr.

Zentrale Lage und günstige Morphologie der Erdoberfläche in ihrer Bedeutung für den Verkehr im allgemeinen.

Zonenlage der Oberlausitz und dadurch bedingte Verhältnisse.

Längen- und Breitenbestimmung des Landes und seine Stellung innerhalb der analogen Verhältnisse des Erdteils, Mitteleuropas und Deutschlands. — Überall ergiebt sich eine ausgesprochene zentrale Lage, die besonders deutlich zu Tage tritt bezüglich der vier historischen Nachbargebiete . . . . . 23—27

Die in der Lage begründeten Beziehungen.

Die in der Lage gegebenen Beziehungen des Landes finden durch sichtbare Substrate, hydrographischer und orographischer Natur, wirksame Unterstützung zu erfolgreicher Realisierung. — Besonders eng ist in dieser Hinsicht die Verbindung desselben mit seinen durch vorzügliche natürliche Impulse ausgezeichneten Nachbarländern: Sachsen und Schlesien, Brandenburg und Böhmen . . . . . 27—31

Die Lage der Oberlausitz zu den deutschen Mittelgebirgen.

Die Bodenformen und ihr Einfluss auf den Verkehr im allgemeinen. — Die siedlungbildende Thätigkeit desselben längs der Gebirge. — Ein Blick auf den Bodenbau Deutschlands. — Die ca. 1000 km lange Mittelgebirgsbarre, sich erstreckend von der belgischen Grenze bis zu der Quelle der Oder. — Der nördlich von derselben liegende Abdachungssaum und sein eigenartiger physikalischer, politisch geographischer und anthropogeographischer Charakter . . . . . 31—36

Die verkehrsgeographische Bedeutung der Mittelgebirgsabdachung.

Der Gebirgsdamm wirkte durch seine natürlichen Thore Richtung gebend auf den meridional gerichteten Verkehr Deutschlands. — Er hat in dieser Beziehung einen litoralen Charakter. — Die breiteren und schmäleren Eingriffe der Tiefebene in das Hochland wirken wie Meereseinschnitte auf den Verkehr. — Dadurch bedingte anthropogeographische Erscheinungen längs der Berührungszone der beiden Bodenformen. — Die so entstandenen Siedlungen sind ihrem Wesen nach kontinentale

Digitized by Google

Hafenplätze. — Besondere Bevorzugung geniessen die grossen Buchten, insbesondere die von Leipzig-Halle. — Der Einfluss der „Tieflandsküste" auf den latitudinar gerichteten Verkehr in seinen lokalen und allgemeineren Formen. — Zahlreiche Verkehrslinien sind in ihrer Entstehung Probleme der Anthropogeographie . . . . . 36—41

Die Lage der Oberlausitz innerhalb der Mittelgebirgsabdachung.
Es ist innerhalb derselben eine dreifache Lage zu unterscheiden. Die Oberlausitz nimmt eine Scheitellage ein, die durch eine Tieflandsbucht ausgezeichnet ist, und ist dadurch dem nördlichen Vorland der mitteldeutschen Gebirgsschwelle verwandt 42

Bodengestalt der Oberlausitz.
Die Bodengestalt der Oberlausitz stellt eine schiefe Ebene dar. — Der orographische Charakter des Lausitzer Gebirges und seine Qualifikation für den Verkehr. — Das Isergebirge und seine verkehrsgeographische Eigenart. — Die nördlichen Vorlagerungen des Lausitzer Gebirges oder die Lausitzer Platte, eine wenig gegliederte Masse. — Die Thäler der Spree und der Neisse und ihre verschiedene Bedeutung für den Verkehr. — Die Lausitzer Bucht. — Die Vorlagerungen des Isergebirges auf der Nordseite. — Die südlichen Vorlagerungen des Lausitzer Gebirges mit ihren bequemen Zugängen zum Hauptkamm desselben. — Die südlichen Vorlagerungen des Isergebirges. — Ein Blick auf die Tiefebene der Oberlausitz 42—51

Die Bodenverhältnisse und der Verkehr.
Dieselben setzen dem Verkehr nirgends unverhältnismässige Schwierigkeiten in den Weg, arbeiten ihm vielmehr durch gewisse günstige Momente fördernd in die Hände. — Ausser den zwei natürlichen Bahnen der beiden Hauptverkehrsrichtungen dienen mehrere diagonale Senken des Landes gleichen Zwecken. — Der potentielle Charakter der Naturbedingungen fordert einen Blick auf die Geschichte des Verkehrs, deren natürlichste Perioden die wechselnden Phasen in der Zusammenwirkung der verkehrsbildenden Faktoren sind . . . . . 52—54

II.

Die Naturbedingungen in ihrer Wirksamkeit für den Verkehr.

1. Periode.

Die verkehrsbildenden Faktoren in harmonischer Zusammenwirkung.

Die ältesten historischen Nachrichten über Verkehrsbewegungen auf dem Boden der Oberlausitz 55, 56

Die älteste Bedeutung des meridionalen Verkehrsweges der Oberlausitz.
Eine Anzahl archäologischer Funde der Oberlausitz deutet auf südlichen Ursprung. — Ein Blick auf die ältesten Kulturstätten Europas. — Die Etrusker und ihre Handelsbeziehungen zum europäischen Norden. — Gewisse natürliche Gründe und historische Momente lassen vermuten, dass die Oberlausitz von diesen Kulturbewegungen berührt worden ist 56—58

Die Lage der Oberlausitz zu den beiden Kulturgebieten (am Mittelmeer u. a. der Ostsee) 58, 59

Natürliche Verkehrswege zwischen beiden und ihr Verhältnis zur Oberlausitz . . . . . 59—62

Besiedlungsverhältnisse der zwischen ihnen liegenden Gebiete . . . . 62—64

Archäologische Denkmäler südlichen Charakters.
Prähistorische Funde der Thon-, Bronze- und Eisenkultur, sowie eine Reihe römischer Münzen lassen die Anwesenheit der Südländer in der Lausitz als wahrscheinlich erscheinen . . . . . 64—69

Digitized by Google

Die früheste Bedeutung des latitudinaren Verkehrsweges der Oberlausitz. Seite

Auch hier lassen sich prähistorische Anfänge vermuten. — Die ältesten historischen Zeugnisse rechtfertigen eine solche Annahme. — Kufische Funde deuten auf die Anwesenheit orientalischer Kaufleute in der Oberlausitz. — Dieser Weg diente wahrscheinlich den grossen Völkerbewegungen zum Westen. — Die Festlegung desselben hatte schon in slavischer Zeit begonnen. — Die höchste Freqnenz besass dieser Strassenzug in der Zeit der deutschen Kolonisation im Osten . . . . . 69—74

2. Periode.

Die Naturbedingungen in beschränkter Wirksamkeit.

Mit der Eigenkultur des Landes begann eine verkehrsstörende fiskalische Politik, die die Gunst der natürlichen Vorteile desselben zum Teil illusorisch machte 74, 75

Der Durchgangsverkehr wurde durch zahlreiche hohe Zölle zu häufigen Abweichungen von den natürlichen Wegen veranlasst. Dabei bestand an den Zollstätten die dauernde Tendenz willkürlicher Erhöhung der Tarife. —

Besonders störend wirkte auf den Verkehr der Görlitzer Waidstapel. — Die Zölle an der nordsüdlichen Strasse. — Diesen Leistungen entsprach aber weder der bauliche Zustand noch die Sicherheit der Strassen. — Schwer litt der Verkehr auch unter dem herrschenden Münzunwesen im Lande. — Zahlreiche schwere Kriegsläufe liessen die Strassen veröden. — Den ganz erklärlichen Ausbrüchen aus den vorgeschriebenen Bahnen folgten energische obrigkeitliche Mandate zur Innehaltung derselben. — Besonders bemühte sich in demselben Sinne die Stadt Görlitz. — Des Königs Georg Spruch vom Jahre 1462. — 1502 erneuerte König Wladislaus die auf die Strassen bezüglichen Rechtssprüche der oberlausitzischen Städte. — Ein Hauptgrund des Ausbrechens aus der sog. hohen Strasse war in dieser Zeit der neue Zoll zu Lauban. — König Wladislaus hob denselben auf und fixierte aufs neue die „gerechte" Strasse. — Der Tag zu Fraustadt 1512. — Die Irrungen betreffs der Strassen dauerten fort. — Neuer Zoll (1559), neue Ausbrüche, neue Mandate (1577 und 1589) . . . . . 75—89

Der meridionale Verkehrsweg. — Sein Verlauf. — Zittau, ein Produkt aus Verkehr und Bodenverhältnissen. — Die allgemeineren Zwecke, denen diese Strasse diente. — Die Zittauer Strassengerechtigkeit und der Streit mit Görlitz. — Königl. Entscheid zu Gunsten Zittaus. — Ein Zittauer Zolltarif aus dem Jahre 1386. — Unsicherheit der Strassen und hohe Zölle veranlassten auch hier die Aufsuchung neuer Wege. — Königl. Verbote dagegen. — Allmähliche Befreiung der verpönten Strassen . 89—97

Der Eigenverkehr der Oberlausitz.

Höhere Kultur und selbständige Bedeutung besassen nur die Sechsstädte. — Klassifikation derselben hinsichtlich ihrer vorwiegenden auswärtigen Handelsbeziehungen. — Die vorteilhafte Stellung der Stadt Görlitz und ihre demgemässe Bedeutung. — Hauptgebiete des Verkehrs der oberlausitzischen Städte. — Privilegien derselben für die Ausübung ihres Handels. —

Hemmnisse in der Entwicklung der Städte. Waidstapel, Zölle und unnatürlichster Strassenzwang drückten den Verkehr, einseitige Entlastung erschwerte die Konkurrenz. — Soziale Schäden, Hader zwischen Bürgertum und Adel, Differenzen zwischen Magistrat und Zünften, wirkten nachteilig. — Eine grosse Münzkalamität in der ersten Hälfte des

Digitized by Google

16. Jahrhunderts schädigte den Verkehr empfindlich, und der sog. Pönfall schwächte die wirtschaftliche Kraft des Landes aufs äusserste. — Zerrüttende Wirkung zahlreicher Kriege . . . . . 97—107

Die Bemühungen der sächsischen Fürsten um die Hebung des Verkehrs der Oberlausitz. — Die Schädigungen desselben durch das merkantilistische System des 17. und 18. Jahrhunderts. — Sachsen folgt notgedrungen der Zollpolitik Östreichs und Preussens. — Wie ist der Stand des oberlausitzischen Verkehrs unter so schwierigen Verhältnissen? Allmählich siegt die Vernunft. — Abschluss des deutschen Zollvertrags 107—123

3. Periode.

Die Naturbedingungen in dem Zustande allmählicher Befreiung.

Der Einfluss des neuen Zustandes auf den Verkehr der Oberlausitz. — Die Wirkung desselben auf Görlitz. — Die historischen Industrien unter der Neugestaltung der Verhältnisse. — Der Verkehr des Landes im Zeitalter der Eisenbahnen. — Statistik des Verkehrs der sächs. Oberlausitz vom Jahre 1889. — Dieselbe zeigt charakteristische Abweichungen im Vergleich mit den analogen Verhältnissen Sachsens.

Schluss: Mögliche weitere Vorteile für das Land auf Grund seiner natürlichen Bedingungen . . . . . 124—135

Digitized by Google

Die Oberlausitz ist das Gebiet der nördlichen Abdachung des Lausitzer Gebirges, das seinerseits einen kleinen Teil der nördlichen Umwallung Böhmens bildet. In ihrem historischen Bestande reichte dieselbe von der Pulsnitz im Westen bis zum Queis im Osten, an dessen linkem Ufer hinauf sie mit einem Arme gleichsam krampfhaft nach dem höchsten Gipfel des Isergebirges, der Tafelfichte, greift, von dessen Kamme sie im übrigen durch einen breiten nördlichen Vorsprung Böhmens ausgeschlossen war. Im Norden wurde sie durch eine Fülle von kleinen Seen und Teichen, Sümpfen und Morästen, die zum Teil in bruchartigen Erweiterungen der Flüsse ihren Grund haben, von ihrer Schwesterlandschaft, der Niederlausitz getrennt. Innerhalb dieser orographischen und hydographischen Grenzen hat sich das Land territorial unverändert Jahrhunderte hindurch erhalten und war während dieser Zeit im stande, begünstigt durch seine isolierte Lage, die es Böhmen gegenüber einnahm, zu dessen Pertinenzen es gehörte, eine Selbständigkeit von hoher Eigentümlichkeit zu entwickeln. So ist es eine natürliche, scharf ausgeprägte Individualität geworden, die sich auch in staatsrechtlicher, kirchlicher, ökonomischer und ethnographischer Hinsicht von all' ihren Nachbargebieten streng unterschied und die noch heute trotz politischer Teilung und Eingliederung in fremde Staatskörper sich deutlich von ihrer Umgebung abhebt. Auf ihrem Boden ist sogar eine spezifische Geschichtsforschung erwachsen, die in mehrfacher Differenzierung dem Werdegange dieser zwar kleinen, aber deshalb nicht unbedeutenden Landschaft nachspürt.

Von diesem Gesichtspunkte aus rechtfertigt sich auch der Versuch, das alte philosophische Problem der Wechselwirkung zwischen Natur und Menschheit, zwischen Schauplatz und Geschichte, das die Geographie seit ihrer Erneuerung durch Karl Ritter mit grosser Vorliebe aufgenommen und seiner Lösung näher zu bringen gestrebt hat,[1]) in der angedeuteten Richtung und Beschränkung auf eine wirtschaftliche Erscheinung von hervorragender Intensität einer eingehenderen Untersuchung zu unterziehen.

Es ist, um falschen Vorstellungen von der Natur des Landes, die sein jetziger Name hervorrufen könnte, zu begegnen, ratsam, ein kurzes Wort über ihn und seine Geschichte

[1]) Ratzel: Anthropogeographie, Bd. I, 42.

Digitized by Google

einfliessen zu lassen. Der Name „Lausitz“ war ursprünglich nur der jetzigen Niederlausitz eigen, nach dem ehemaligen slavischen Stamme der Lusitzer, die hier ihre Wohnsitze hatten. Erst in spät geschichtlicher Zeit ist derselbe auch auf das „obirland“ übertragen worden,[2]) für das er in seiner Bedeutung als Sumpfland eigentlich keine Berechtigung hat, oder höchstens nur für den nördlichen Grenzstrich. Vielmehr hat die heutige Oberlausitz im Laufe der Zeit eine Menge anderer Bezeichnungen geführt. Im 13. und 14. Jahrhundert gab das aufblühende Budissin (Bautzen) dem Lande den Namen terra Budissin. 1268 kommt die Bezeichnung „Land Budissin und Görlitz“ vor. Ja, auch nach ihren einstigen slavischen Bewohnern, den Milczenern, wurde die Landschaft benannt und als Pagus Milczane oder Pagus Milsca bezeichnet, obwohl dabei zu berücksichtigen ist, dass sich dieser Gau mit der heutigen Oberlausitz nicht vollkommen deckt, da er sich einerseits im Osten bis an die Grenze von Polen erstreckte, und da er andrerseits im Süden durch den schmalen Gau Zagost, der sich vom Queis bis in die Gegend von Bautzen auf der nördlichen Seite des Lausitzer Gebirges hinzog, vom Kamme desselben abgeschlossen war.

Über dieses Land, das in seinem historischen Bestande nur 99 Quadrat-Meilen umfasste, ist ein reiches geschichtliches Leben dahingegangen. Politisch interessant — noch heute umschliesst auf seinem Boden das Germanentum einen Rest ehemaliger slavischer Grösse, das Bild eines zur Ruhe gekommenen erbitterten Kampfes — wirtschaftlich aber bedeutend liegt seine Vergangenheit hinter uns. Frisch und kräftig pulsierte das gewerbliche Leben in den Städten, die, selbst erst dem Verkehr und seinen Bedürfnissen entsprungen, nun ihrerseits gleichfalls expansiv nach aussen strebten, dem Beispiele jener folgend, denen gleiche Zwecke die Wege in oder durch ihre Gaue wiesen. Denn ein Blick auf die heutigen Schienenwege, auf denen sich, wie unten gezeigt werden soll, selbst nach modernen Begriffen noch immer ein bedeutender Verkehr bewegt, ist merkwürdigerweise zugleich ein Blick auf die wichtigsten historischen Strassenzüge, die sich, den Süden mit dem Norden und den Westen mit dem Osten verbindend, auf dem Boden der Oberlausitz kreuzten. Aber damit nicht genug. An die ältesten Urkunden reihen sich die jüngsten archäologischen Denkmäler, die eine interessante Perspektive in die Kultur entlegener Jahrhunderte eröffnen und in einer Anzahl von Exemplaren auf Beziehungen zu den Kulturvölkern des Mittelmeers und des fernen Ostens deuten, wodurch die Vermutung zur

[2]) Köhler: Geschichte der Oberlausitz, S. 6.

Digitized by Google

Wahrscheinlichkeit erhoben wird, dass diese in ihren nördlich oder westlich gerichteten Verkehrsbeziehungen auch die Lausitz berührt haben. Diese Konstanz einer wirtschaftlichen und dadurch bedingten kulturellen Bevorzugung derselben als eines Durchgangslandes für den grossen Verkehr deutet darauf hin, dass dieselbe nicht auf blindem Zufall oder zeitweiligem Zwange beruhte, sondern Bedingungen voraussetzte, die im stande waren, den wiederholten Wechsel der Bevölkerung und den Wandel geschichtlicher Perioden zu überdauern. Darin liegt ein Hinweis, jenen Ursachen des Verkehrs nachzugehen, die denselben zwar nicht erzeugen, wohl aber bedingen, von allergrösstem Einflusse auf seine Bewegungen sind und den Vorzug unbegrenzter Dauerhaftigkeit besitzen, auf die Grundlagen jeglichen Verkehrs — die natürlichen Verhältnisse des Landes.

I.

Die Naturverhältnisse der Oberlausitz in ihrer Qualifikation für den Verkehr.

Sobald es sich um Ermittlung und Feststellung der Verkehrsbedeutung eines Landes handelt, ist die Erörterung seiner Lage eine Hauptaufgabe, denn die Lage ist für dasselbe von ungleich grössrer Wichtigkeit als sie es etwa, um konkret zu sein, für eine seiner Städte oder für jedes einzelne Geschäftshaus derselben ist.

Wenn es in diesen beispielsweise angeführten Fällen für einen besonderen Vorzug gilt, inmitten bevölkerter Gemeinwesen oder im Kreuzungspunkte verkehrsreicher Strassen zu liegen, so ist auch für ein Land, soweit binnenländische Verhältnisse in Frage kommen, die zentrale Lage am vorteilhaftesten. Sie giebt demselben im Interessenaustausch und in allen sonstigen Beziehungen der umwohnenden Bevölkerungen die Eigenschaft eines Durchgangsgebietes und die Vorteile einer zwar passiven, aber immerhin lohnenden Vermittlerrolle und gewährt ihm andrerseits die Möglichkeit, durch eine bequeme und vielseitige Verbindung mit dem Auslande auch in aktiver Beteiligung am Verkehr, gebend und empfangend, sich zu bethätigen. — Wenn aber gewisse Länder trotz eminent zentraler Lage nicht zu jener Bedeutung gelangten, die man von ihnen auf Grund derselben erwarten zu dürfen glaubt, wie etwa die Schweiz vor der hohen Entwicklung der modernen Verkehrstechnik, so ist in der Regel ein anderer natürlicher Faktor vorhanden, wie sich das auch in dem angezogenen Falle

Digitized by Google

klar zeigt, der durch seine negativen Eigenschaften die Wirksamkeit des ersteren illusorisch macht. Denn so sehr auch der Verkehr aus Gründen der Ökonomie der Zeit die kürzesten und deshalb möglichst geradlinigen Verbindungen bevorzugt, so ist er doch nicht minder bestrebt, für seine Fortbewegung eine bequeme Basis zu gewinnen. Deshalb hängt, wie schon Kohl[3]) vor mehr als 50 Jahren treffend bemerkt, die Bewegung des Verkehrs, insbesondere des Handels, die jeden Vorteil zu benutzen weiss und immer die kürzesten und billigsten Wege sucht, wie keine andere von der Bodenbeschaffenheit ab.

Es wird sich hiernach für uns die Aufgabe ergeben, zu untersuchen, ob und inwieweit die Naturverhältnisse der Oberlausitz jene Eigenschaften besitzen, die sie in Wirklichkeit zu natürlichen Bedingungen des Verkehrs gestalten.

Zonenlage und dadurch bedingte Verhältnisse.

Das historische Gebiet der Oberlausitz wurde durch den für Deutschland so ungemein bedeutsamen 51. Breitenkreis in einen kleineren südlichen und in einen grösseren nördlichen Teil zerlegt, reichte im Süden bis zum 50° 49′ und im Norden bis zum 51° 32′ n. Br., während es im Westen vom 13° 44′ und im Osten vom 15° 13′ ö. L. nach dem Nullmeridian von Greenwich begrenzt wurde. Es erstreckte sich also in seinen Hauptausdehnungen über knapp $^3/_4$ Breiten- und über fast genau $1^1/_2$ Längengrade. Jene Zahlen erhalten erst ihr rechtes Licht, wenn sie zu den Lagenverhältnissen des Erdteils und gewisser Glieder desselben in Beziehung gesetzt werden.

Europa liegt zwischen dem 35° 59′ 53″ und dem 71° 12′ n. Br. und dem 9° 30′ w. und dem 65° 5′ ö. L.[4]) Hiernach ist der mittlere Parallelkreis der 53° 25′ n. Br. und der mittlere Meridian der 27° 48′ ö. L. Diese beiden Linien treffen sich nördlich des grossen Sumpfgebietes zwischen Weichsel und Dnjepr. Der eigentliche geographische Mittelpunkt Europas liegt also auf russischem Boden. Das ist aber eine Mitte, die mit den geläufigen geographischen Anschauungen nichts gemein hat und sich von der Gepflogenheit, Deutschland als das Herz Europas zu betrachten, weit entfernt. Dieser Punkt liegt dem geographischen Gefühl zuweit nach Osten und auch zuweit nach Norden gerückt. Das rührt daher, dass wir hier, wo es sich mehr um einen wirtschaftlichen Schwer-

[3]) Kohl: Der Verkehr und die Ansiedlungen d. M. 1841.

[4]) Balbi: Allgemeine Erdbeschreibung, neu bearb. von Franz Heidrich, Band II, 586.

Digitized by Google

punkt des Erdteils als um eine genaue geographische Mitte handelt, stillschweigend von den Gebieten des östlichen Russland wie von jenen nördlich des Polarkreises absehen, da sie für wirtschaftliche Beziehungen, wie sie der Verkehr darstellt, von sehr untergeordneter Bedeutung sind. Dem Zwecke der Konstruierung entspricht weit mehr die Umschreibung Europas durch einen Kreis von dem Radius Berlin—St. Vincent, oder aber die Abgrenzung, die Europa durch einige ältere Geographen erhielt, die seine Ostgrenze an den Dnjepr verlegten.[5]) In beiden Fällen wird Deutschland seine traditionelle Würde als Herz Europas gewahrt, und das in Frage stehende Gebiet der Oberlausitz erhält damit den Vorzug einer auffallenden kontinentalen Mittelstellung. Mag man auch hierin zunächst nichts weiter als eine interessante Erscheinung erblicken und die praktische Bedeutung der Thatsache mit dem Hinweis bezweifeln, dass die Beziehungen von kontinentalen Dimensionen einmal nur einen geringen Teil des Verkehrs bilden und noch mehr bildeten und dann auch noch angesichts der Kleinheit des Gebiets nicht ohne Mühe mit unserer Landschaft in Verbindung zu bringen wären, so erhellt doch die Wichtigkeit derselben schon daraus, dass die zentrale Lage innerhalb des Kontinents auch eine entsprechende geographische Stellung innerhalb gewisser Glieder des Gesamtorganismus desselben garantiert.

Das zeigt sich schon hinsichtlich jenes Gebiets, das wir unter dem geographischen Begriff Mitteleuropa zusammenfassen und das im Süden durch die Alpen, im Norden durch Nord- und Ostsee, im Westen durch eine Linie längs des Plateaus von Artois bis zur Südwestecke Deutschlands und im Osten durch die Wasserscheide zwischen Oder und Weichsel abgegrenzt wird.[6]) Da in diesem Gebiete der 51. Parallelkreis, der, wie erwähnt, die Lausitz schneidet, die genaue Mitte bezeichnet, so ist damit zugleich die Lage dieses Landes zwischen dem Süden und Norden bestimmt. Nicht ganz zentral ist die Stellung zu den beiden andern Grenzen, da bezüglich dieser eine Verschiebung nach Osten besteht.

Nicht weniger charakteristisch ist die Stellung zu jenem Teilstücke von Mitteleuropa, mit dem die Oberlausitz auch politisch verbunden ist, zu Deutschland. Deutschland nimmt ja selbst zum Gesamterdteil ein Verhältnis ein, das man anschaulich zu bezeichnen sucht, indem man es das Herz oder den Kern Europas nennt. Und in der That hat auch kein anderes Land

---

[5]) Zeitweilig auch an den Tanais (Don). Vergleiche Balbi a. a. O. Bd. II, 585.

[6]) Penk: Das deutsche Reich. Bd. 2. I. 1. S. 91 u. ff. des Sammelwerkes: Unser Wissen von der Erde. Kirchhoff.

Digitized by Google

für alle übrigen eine so zentrale, so konzentrierende, so vermittelnde und ausgleichende Stellung und Gestaltung als dieses. Die wichtigsten Linien, die wir zur Charakterisierung der horizontalen Ausdehnungsverhältnisse des Kontinents auch ziehen mögen, führen durch Deutschland. So ist die Richtung der grossen Hauptzentralachse, die Europa von Südwest nach Nordost, etwa von Lissabon nach Jekaterinburg, durchzieht, durch die deutschen Städte: Strassburg, Dresden und Posen markiert.[7]) Eine Linie, vom nördlichsten bis zum südlichsten Punkte Europas gezogen, trifft ebenfalls Deutschland, wenn auch nur an seinem nordöstlichen Vorsprunge. Viel entschiedener dagegen schneidet jene Linie das deutsche Gebiet, die wir in nordwestlich-südöstlicher Richtung von der äussersten Westecke Irlands etwa bis zur Krim ziehen. Ihr Verlauf wird annähernd durch die Städte Leipzig, Dresden, Breslau angedeutet.

Wie liegt nun innerhalb dieser europäischen Zentrale die Oberlausitz? Ein Blick auf die Karte lehrt, dass wir es hier zum ersten Male nicht mehr mit einer zentralen Lage zu thun haben. Die Oberlausitz nimmt vielmehr infolge des so tief in das deutsche Gebiet eindringenden böhmischen Keiles eine Randlage an der Südseite des Reiches ein. Ausserdem erscheint dieselbe bei flüchtiger Betrachtung der Karte als von der Mitte aus bedeutend nach Osten verschoben. Dies hat seinen Grund in dem intensiven Vorgreifen des sogenannten polnischen Bogens nach Westen. Fasst man jedoch die horizontalen Ausdehnungen Deutschlands, wie sie in den begrenzenden Breiten- und Längengraden ihren Ausdruck finden, ins Auge, so ergiebt sich auch hier die ausgesprochenste zentrale Lage. Aber auch hiervon abgesehen, ist die Randlage, so paradox dies auch klingen mag, nur eine scheinbare, denn in Wirklichkeit hat die Landschaft eine Mittelstellung zwischen wichtigen Gliedern des deutschen Gebietes. Das ergiebt sich sehr augenfällig aus einigen Linien, die wir zum Nachweis dessen zwischen einigen einander entsprechenden Teilen desselben ziehen. So führt z. B. eine südwestlich-nordöstlich gerichtete Diagonale, etwa zwischen Mühlhausen i. E. und Eydtkuhnen gezogen, ebenso durch das Gebiet der Lausitz, wie eine solche von nordwestlich-südöstlicher Richtung, deren Endpunkte durch die Städte Emden und Oderberg bezeichnet werden mögen. Aber auch noch in einem andern Sinne ist der Lausitz eine ausgezeichnete zentrale Stellung eigen. Da für wirtschaftliche Beziehungen politische Grenzen nur von untergeordneter Bedeutung sind, so ist es wohl erlaubt, einmal

[7]) Kutzen: Das deutsche Land, S. 2, 1. Auflage 1855.

Digitized by Google

von der Südgrenze der Lausitz, die allerdings ein Stück Reichsgrenze bedeutet, zu abstrahieren. Dann bildet die Lausitz das Mittelglied zwischen vier Gebieten, deren jedes, wie sie selbst, eine historische Landschaft genannt werden darf: zwischen Sachsen und Schlesien einer- und zwischen Böhmen und Brandenburg andrerseits.

Das Resultat dieser Erörterungen lautet:

Die Oberlausitz nimmt sowohl innerhalb des Gesamtorganismus Europas, als wichtiger Teilstücke desselben eine mehr oder minder vollkommene zentrale Lage ein und besitzt auch im deutschen Reiche selbst, in dessen Gebiet sie eine Randlage hat, dank der eigentümlich verzogenen Gestalt desselben in mehrfacher Hinsicht eine Mittelstellung, die sich bei Ausserachtlassung der Südgrenze besonders deutlich bezüglich der historischen Nachbarlandschaften ausspricht.

Inwieweit diente diese Lage dem Verkehr?

Soweit die Lage an sich von Einfluss auf den Verkehr sein kann, wird sie hier, wo sie in der günstigsten Form erscheint, zweifellos stets eine fördernde Wirksamkeit entfaltet haben, die jedoch angesichts der geringen territorialen Ausdehnung des Landes, das leicht umgangen werden konnte, nicht überschätzt werden darf.

Die in der Lage der Oberlausitz begründeten Beziehungen.

In der Lage eines Landes ist immer zugleich eine Summe von Beziehungen gegeben, in die es zu den nähern und entfernteren Nachbargebieten gesetzt ist und die umso weitreichender und inniger sind, je vollkommener die Natur selbst durch die ihr zu Gebote stehenden Mittel einen Zusammenschluss vorgesehen hat. Die Zahl dieser Beziehungen ist um so grösser, je zahlreicher die Nachbarn sind, ist also offenbar, soweit Kulturländer in Frage kommen, bei einem Lande von zentraler Lage am grössten.

Die Oberlausitz liegt zu beiden Seiten des 51. Breitengrades, der eigentlichen Grenzscheide zwischen Nieder- und Oberdeutschland, wie er auch eine Mittellinie für Mitteleuropa, ja in gewissem Sinne für den ganzen Kontinent bedeutet. Fassen wir nun, um die durch die Lage gegebenen Beziehungen klar zu erkennen, den Streifen ins Auge, der von den beiden Meridianen eingeschlossen wird, die das Land im Osten und Westen tangieren, und verfolgen denselben in seinem nördlichen und südlichen Verlaufe. Da zeigt sich im Norden die inter-

Digitized by Google

essante Erscheinung, dass unter dem 52° 4' n. Br. die Oder in westlichem Laufe in denselben eintritt, eine scharfe nördliche Biegung vollzieht und bis zu ihrer Mündung denselben nicht mehr verlässt. Es steht also das Mündungsgebiet dieses für Osteuropa so wichtigen Stromes und damit ein wichtiger Teil der Ostsee zu der Lausitz in naher Beziehung.

Nach Süden zu streicht jener Streifen zunächst über Böhmen hinweg und wird hier von der Moldau und Elbe in ähnlicher Weise wie im Norden von der Oder durchflossen. Er setzt sich dann südwärts fort, indem er über die zwischen Böhmerwald und mährischem Hügelland liegende Depression, die als Verbindung zwischen Linz und Budweis eine Rolle spielt, hinwegzieht, und mündet, nachdem er die Ostalpen gequert, Istrien schneidend, in das Adriatische Meer. Es ist hierbei die Thatsache zu beachten, dass die Lausitz auf dem Verbindungswege dieser zwei wichtigen Meere, der Ostsee und des Mittelmeeres liegt. Besonders aber beachtenswert erscheint hier das Ineinandergreifen der Flüsse zu einer langen hydographischen Kette, die den gedachten Streifen auf seiner ganzen Erstreckung von der Ostsee bis zu den Alpen durchzieht. So schliesst sich an den fast zwei Breitengrade durchfliessenden Unterlauf der Oder die Neisse an und leitet, die vorige Richtung innehaltend, bis an die durch das Isergebirge gebildete Wasserscheide zwischen Oder und Elbe, um hier die Führung an die Iser abzutreten. Hiermit ist aber auch zugleich die weitere Verbindung zum Süden in der Moldau gegeben, an die sich nach kurzer Unterbrechung die Traun anschliesst. Die Bedeutung einer derartigen Verbindung beruht weit weniger und besonders für die ältere Zeit, darin, dass der Wasserfaden den Verkehr begünstigt, als dass die Thäler Richtung gebend wirkten.

Der von den beiden Grenzparallelkreisen der Oberlausitz eingeschlossene Gürtel zieht nach Westen zu über Sachsen und Thüringen, Hessen und Waldeck, schneidet den Mittel- bezw. Niederrhein und geht, nachdem er sich über das nördliche Belgien und südliche Holland bewegt, unmittelbar südlich von der Rheinmündung in die Nordsee über.

Nach Osten zu bestreicht der Parallelstreifen der Oberlausitz Schlesien und einen Teil Polens, um dann auf russisches Gebiet überzutreten.

Auch dieser Gürtel entbehrt nicht einer gewissen einheitlichen natürlichen Grundlage, insofern er sich über einen grossen Teil der nördlichen Abdachung der Mittelgebirge bewegt und die 3 Tieflandsbuchten der norddeutschen Ebene mit einander in Verbindung bringt.

Es genügt der Name der genannten Länder und Provinzen,

Digitized by Google

die jener latitudinare Gürtel überzieht, und ein Blick auf die Menge der grossen und grössten Städte, die er einschliesst, um schon im allgemeinen die Bedeutsamkeit der Lage innerhalb desselben zu ermessen.

Aber auch die Beziehungen zwischen der Oberlausitz und den übrigen Gebieten, die zwischen den in den Hauptrichtungen gekennzeichneten Räumen liegen, werden durch Naturhilfen auf das vorteilhafteste unterstützt. So führen die von dem Gebirgsscheitel der Lausitz ausgehenden orographischen Schenkel als sichtbare Substrate unsichtbarer Beziehungen ebensowohl nach dem Südwesten als Südosten, durch die von ihnen bedingten Naturwege die Gebiete gegenseitig verbindend, was in diesen Fällen um so bedeutsamer ist, als sie bis an jene beiden wichtigen Thore: die mährische Pforte und die Fichtelgebirgspassage, reichen, durch die grosse Teile des Südens zum Norden heraustreten.

Ähnlich, wenn auch nicht so augenfällig, werden die Beziehungen der Oberlausitz zu dem Nordosten und Nordwesten von der Natur unterstützt. Mögen auch in dem erwähnten Gebirgsscheitel die beiden Gebirgszüge einen orographischen Abschluss gefunden haben, sie wirken gleichsam über sich hinaus, indem sie für die durch sie bedingten Verkehrslinien, die längs ihrer Abdachungen hin sich nach der Lausitz bewegen, Fortsetzungen in der Hauptrichtung ihrer Streichung fordern. Und sie mussten ihren Zweck um so eher erreichen, als ihnen aus der Ferne, gleichsam ihre Wirksamkeit unterstützend, die beiden Becken der Ost- und Nordsee in die Hände arbeiteten. Dass von beiden Richtungen die nordwestliche im Vorzug war, macht schon die dem Ozeane relativ nahe Nordsee erklärlich, während gleichzeitig auch die grosse Naturbahn der Elbe, der dazu noch die Mehrzahl der Lausitzer Flüsse zuströmt, als günstiges Moment fördernd mitwirkte.

So ist durch eine glückliche Verkettung vorteilhafter Umstände der Oberlausitz eine weit ausgebreitete „Interessensphäre" geschaffen, die natürlich eine fruchtbare Grundlage ihrer Verkehrsverbindungen werden musste. Obwohl, wie es unschwer nachzuweisen ist, sich alle jene auf Grund der Lage des Landes postulierten Beziehungen im Laufe der Zeit realisiert haben, so ist doch ein besonderer Blick auf die unmittelbaren Nachbargebiete schon deshalb nötig, als sie für ein Land den Wert einer festen Kundschaft besitzen und der Grad ihrer wirtschaftlichen Bedeutung ein Urteil über die gegenseitigen Verkehrsbeziehungen ermöglicht.

Die Oberlausitz liegt auf dem Verbindungswege zwischen Sachsen und Schlesien. Das ist eine bedeutsame Lage, da jener Weg gleichzeitig die Verbindung zwischen der Leipzig-

Digitized by Google

Halleschen und der schlesischen Tieflandsbucht bildet. Diese beiden Gebiete aber sind durch die Gunst ausgezeichneter Naturvorzüge, als Fruchtbarkeit des Bodens, mineralische Schätze und vortreffliche Verkehrsbedingungen zu hoher wirtschaftlicher Entwicklung gelangt und haben eine Anzahl wichtiger Städte hervorgebracht. So ist Breslau der Zentralpunkt und Haupthandelsplatz der östlichen Tieflandsbucht geworden. Hier war der schiffbare Oderstrom mit Tragfähigkeit für grosse Lasten, hier ein Durchgangspunkt für die Verkehrslinien von der Nord- und Ostsee her durch die mährische Pforte hindurch nach dem Gebiete der Donau und obern Weichsel, nach Wien und Krakau hin, sowie in der diese durchschneidenden Richtung von Osten nach Westen, von Polen nach Böhmen hin, von dessen gangbarsten und belebtesten Pässen die Stadt in ziemlich gleicher Entfernung lag.[8]) War eine Stadt von der Natur reicher bedacht, mit Ausnahme des Vorteils eines schiffbaren Stromes, so war es Leipzig, der Mittelpunkt der Elbe- bezw. Saalebucht, die nicht minder befähigt war, eine Grossstadt heranzubilden als ihre östliche Schwester. Wie Breslau die Strassen des Ostens, so schürzte Leipzig die Verkehrslinien des ganzen mittleren Deutschland zu einem kommerziellen Knoten. Es ist einleuchtend, dass zwei derartige Metropolen aufeinander wirken und in lebhaften Austausch ihrer Interessen und Produkte treten mussten. Das bedeutete für die Oberlausitz, die zwischen beiden die kürzeste, bequemste und beste Verbindung vermittelt, ein weiteres in ihrer Lage begründetes Moment.

Nicht weniger günstig liegen die Verhältnisse bezüglich der beiden andern Nachbarländer der Lausitz, Brandenburg und Böhmen, deren hervorragende Mittelpunkte, Frankfurt a. O. und Prag, zu einander und zu dieser ein ähnliches Verhältnis bilden wie Leipzig und Breslau. In ihren Bedürfnissen auf einander angewiesen, musste schon diese in der Natur begründete Notwendigkeit zur gegenseitigen Annäherung veranlassen, wobei der Lausitz wiederum eine vermittelnde Rolle zufallen musste.

Wenn es oben nötig schien, eine allzu optimistische Meinung von der Bedeutsamkeit der zentralen Lage an sich durch den Hinweis auf die geringe territoriale Ausdehnung des Landes und die dadurch bedingte Möglichkeit leichten Umgehens einzuschränken, so hat die weitere Betrachtung diese Befürchtung insofern vermindert, als sie ergab, dass sich mit der Lage gewisse natürliche Umstände vorteilhaft verbinden, wodurch die in ihr begründeten Beziehungen einen

[8]) Kutzen: a. a. O. 1. Aufl. 523.

Digitized by Google

höheren Grad der Sicherheit erhalten. Ein deutliches Beispiel bietet folgender Fall. Die Oberlausitz bildet, wie erwähnt, infolge der verzogenen Gestalt des deutschen Reichs auch das Mittelglied zwischen seinem Südwesten und Nordosten, bezw. dem Osten. Bei den unverhältnismässigen Dimensionen ist die geringste Abweichung von der geraden Linie im stande, das Land zu umgehen. Da tritt ein bedeutsamer Umstand regulierend ein. Durch den so tief in das deutsche Land eindringenden böhmischen Keil mit seinen mächtigen Gebirgsumwallungen, innerhalb deren noch dazu ein fremder Volksstamm sass, wurde die Verbindung der gedachten Gebiete sehr erschwert. Man war genötigt, den orographisch wie ethnographisch gleich unbequemen Keil zu umgehen und wurde so am Fusse der Mittelgebirge hingeführt, wodurch der Lausitz eine wichtige Verkehrslinie gesichert war.

Wiederholt machte sich bei der Betrachtung der aus der Lage hervorgehenden Beziehungen die Erwähnung des Gebirges notwendig, an das sich die Lausitz im Süden anlehnt. Da sich jedoch durch diese flüchtigen Andeutungen seiner Wirksamkeit auf den Verkehr die Bedeutsamkeit einer solchen Lage nicht erschöpfen liess, so muss dieselbe zum Gegenstande einer zusammenhängenden Darstellung gemacht werden.

Die Lage der Oberlausitz zu den deutschen Mittelgebirgen.

Der Verkehr ist eine Bewegung auf der Oberfläche der Erde. Da hier nur vom Landverkehr die Rede, kommt selbstverständlich nur die Oberfläche des Festlandes in Betracht. Diese tritt in einer doppelten Form in den Dienst des Verkehrs, als Flach- und Gebirgsland, beides im weitesten Sinne gefasst. In dem physikalischen Gegensatze beider Bodenformen ist auch das gegensätzliche Verhalten begründet, das sie jener Bewegung gegenüber zeigen, die sich auf ihnen vollzieht. Während das Flachland in seiner horizontalen Erstreckung oder in den bescheidenen Differenzen seiner Hebungen und Senkungen, abgesehen von hydographischen Schwierigkeiten, dem Verkehr das denkbar günstigste Terrain bietet oder „dem in Bewegung befindlichen Menschen den geringsten Widerstand leistet,“ [9]) stellt ihm das Gebirgsland in der Überwindung seiner vertikalen Hindernisse ganz andere Aufgaben, die um so schwieriger werden, je schärfer der Gegensatz beider Bodenformen sich schon an der Berührungslinie derselben bemerkbar macht das heisst, je grösser der Winkel, unter dem sich das Gebirgsland aus dem Flachlande aufbaut. „Es bieten die Höhen der Erde

[9]) Ratzel: a. a. O. Bd. I, 182.

Digitized by Google

den Bewegungen der Menschen ein Hindernis, und wo sie massig zu Gebirgen vereinigt auftreten, schaffen sie die wirksamsten Schranken, die auf dem Festen unseres Planeten sowohl den individuellen als den geschichtlichen Bewegungen gesetzt sind. Im Gegensatz lassen die Ebenen die denkbar freieste Bewegung.“ [10]) So sind denn auch die grossen horizontalen Ebenen im Laufe der Geschichte die Schauplätze lebhafter Völkerverbindungen geworden, während die Gebirge unberührt blieben, wie sich das unter anderm sehr deutlich an den Alpen zeigt, die von der südlichen Kultur westlich und östlich umgangen wurden, als diese ihre frühesten Beziehungen zu den nördlichen Barbaren eröffnete. Wo aber eine derartige Umgehung eines Gebirges gar nicht oder unter unverhältnismässigen Opfern an Zeit möglich war, d. h. bei allzu grossen horizontalen Dimensionen, da wagt sich der Verkehr an das Unvermeidliche, sucht aber dann mit scharfem Blick die vorteilhafteste Gelegenheit einer Annäherung und eines Überganges heraus. In der Regel wählt er dann jene relativ noch am bequemsten zungenförmigen Verlängerungen der Ebene, die sich gewöhnlich an den Flüssen hinaufziehen und häufig auch an tiefere Schartungen des Gebirges führen, die nicht selten mit letzteren in einem ursächlichen Zusammenhange stehen. Trotzdem sind die Mittel und Kräfte, mit denen der Verkehr im Gebirgsland bewerkstelligt werden muss, ganz andere als in der Ebene. Um sich für diese veränderte Sachlage in ausreichender und geeigneter Weise vorbereiten und rüsten zu können, muss dem Verkehre an jenen Übergangsstellen oder Berührungspunkten der beiden Bodenformen Gelegenheit gegeben werden. Aus diesem Bedürfnisse entspringt mit Notwendigkeit die Anlage und Entwicklung menschlicher Siedlungen längs der Gebirge, deren Anordnung um so regelmässiger ist, je schärfer und geradliniger die beiden Bodenformen sich abgrenzen. „Ein anschauliches Beispiel hierfür bietet der Harz; alle Thalmündungen des schroff abfallenden Nordrandes sind mit Städten besetzt: das kleine Gose- und zugleich das nahe Ockerthal mit Goslar, das der Radau mit Neustadt-Harzburg, das der Ilse mit Ilsenburg, das der Holzemme mit Wernigerode, die Einsattelung der Mitte des Gebirgs durch Blankenburg, das Selkethal durch Ballenstedt.“ [11]) Ein ähnliches Bild bietet die Südseite des Gebirges.

Wie liegen nun die Verhältnisse auf dem Boden der Oberlausitz?

---

[10]) Ratzel: a. a. O. Bd. I, 183.

[11]) Jansen, K.: Die Bedingtheit des Verkehrs u. der Ansiedlungen der Menschen etc. S. 16. Über die gleichen Erscheinungen a. d. Alpen vergl. S. 17.

Digitized by Google

Die Frage ist eine so wichtige, dass zu ihrer vollständigen Würdigung ein Blick auf die physikalischen Verhältnisse Deutschlands im allgemeinen und auf die Berührungszone der beiden Hauptbodenformen im besonderen geboten erscheint.

Die auffallendste und hervorragendste physikalische Erscheinung Deutschlands ist die, dass seine nördliche Hälfte Tiefland, seine südliche Hälfte Hochland ist. Beide Bodenformen teilen sich in der Weise in das deutsche Gebiet, dass das Tiefland sich von Osten nach Westen keilartig verschmälert, während das Hochland gerade die umgekehrten Verhältnisse zeigt. Während das Tiefland in seiner ganzen Ausdehnung ermüdende Einförmigkeit bietet, ist das charakteristische Merkmal des Hochlandes denkbar grösste Mannigfaltigkeit. Trotzdem bedeutet letztere nicht Regellosigkeit; im Gegenteil, es findet schon ein ungeübtes Auge bei Betrachtung der Karte, wie zwei Hauptrichtungen des Gebirgsbaues, die herzynische und sudetische, sich in bunter Mischung verbinden und die scheinbare orographische Verwirrung erzeugen. Ihre interessantesten Konstellationen bilden sich in ihrer Kreuzung am Fichtelgebirge, in der symmetrischen Umwallung Böhmens und in jenem Mittelgebirgswinkel, dessen Scheitel an der Weser liegt.[12]) In den beiden Schenkeln desselben, sowie in der nordwestlichen und nordöstlichen Umrandung des böhmischen Kessels hat die Natur mit deutlichen Strichen gezeichnet und eine markante Grenzlinie zwischen Hoch- und Tiefland gezogen. Was darüber hinaus nach Norden liegt, ist, mit Ausnahme des Harzes, bildlich gesprochen, ein leises Abtönen der gebirgsbildenden Kräfte.

Jeder der beiden Gebirgswinkel wird an seinem Scheitel von einem Strom durchbrochen, der westliche unter dem 51° 31′ von der Weser, der östliche unter dem 51° n. Br. von der Elbe. Die vier Schenkel derselben setzen sich aus folgenden Gliedern zusammen:

1. Das rheinische Schiefergebirge in seinen Differenzierungen, als Eifel, Westerwald und Rothaargebirge, woran sich mehrere Bergrücken anschliessen, unter denen der Habichts-Wald besonders hervorragt.[13])
2. Der Franken- und Thüringer-Wald und der sich in der Richtung derselben jenseits des Werradurchbruchs (thüringische Pforte) fortsetzende Kaufunger Wald.

Bindeglied zwischen dem westlichen und östlichen Gebirgswinkel ist das Fichtelgebirge.

---

[12]) Der Zusammenschluss der beiden Hauptschenkel dieses Winkels wird allerdings erst durch einige orographische Hilfsglieder ermöglicht.

[13]) Vergl. Penk a. a. O. S. 315 u. ff.

Digitized by Google

3. Elster-, Erz- und Elbsandsteingebirge.
4. Lausitzer-, Iser- und Riesengebirge, Glatzer Bergland, Altvatergebirge, mährisches Gesenke — mit einem Worte: der Sudetenzug.

Hierdurch wird eine annähernd 1000 km lange Gebirgsbarre gebildet, die Deutschland von der Maas bis zur Quelle der Oder durchzieht und fast genau 12 Längengrade ausfüllt.

Auf die einzelnen Schenkel der beiden Gebirgswinkel verteilt sich jene Zahl folgendermassen:

1. Der herzyn. Schenkel des westlichen Winkels (auf deutschem Gebiet)	280 km
2. Der sudetische Schenkel	250 „
3. Der herzyn. Schenkel des östlichen Winkels	200 „
4. Der sudetische Schenkel desselben	270 „
	1000 km

Es könnte die Frage nach der Berechtigung einer solchen Grenzlinie zwischem dem Hoch- und Tiefland entstehen, da dieselbe auf den ersten Blick durchaus nicht als eine solche erscheint. Allerdings wird durch dieselbe keineswegs eine scharfe Scheidung zwischen den beiden Bodenformen erzielt, wie eine solche in der Natur wohl auch nie vorkommt. Im Gegenteil, es liegen über die angedeutete Grenze hinaus noch ganze Bergzüge, zahlreiche Kuppen und Gewölbe, die der Landschaft gar oft noch den Hochlandscharakter aufprägen; andrerseits greift auch die Tiefebene nicht minder entschieden in dieses Gebiet ein und findet in vielen ihrer breiteren oder schmäleren Ausbuchtungen erst in den Hauptgebirgswällen ein Ziel. Was über diese hinaus nach Norden liegt, kann weder allein dem Hochland, noch allein der Tiefebene zugerechnet werden. Es ist dies vielmehr eine Zone gegenseitiger Durchdringung beider Bodenformen, eine Erscheinung, die aus praktischen Gründen am zweckmässigsten getrennt von jenen und als selbständiges Gebiet betrachtet wird, um so mehr, als ausser jenen physikalischen Gründen eine Menge politisch-geographischer Züge diesem Saume einen eigenartigen Stempel verleihen.

Dieser Saum stellt ein Band dar von wechselnder Breite, das sich, entsprechend der Streichungsrichtung der Hauptgebirgswälle von der belgischen Grenze im Westen, bis zu den Vorhöhen der Karpaten im Osten erstreckt. Seiner Bodenform nach ist er eine schiefe Ebene, die sich von dem Kamme der Grenzgebirge aus in allmählichem Abfalle gegen die Tiefebene auskeilt, nicht ohne sich an einzelnen Stellen noch zu bedeutenden Höhen zu erheben, die aber nirgends, mit Ausnahme des Harzes, an jene der Hauptlinien heranreichen.

Digitized by Google

In Bezug auf die Breite dieser Zone macht sich ein Unterschied zwischen dem Westen und Osten bemerkbar. Entsprechend dem losen orographischen Baue des Gebirgswinkels an der Weser, ist auch die nördliche Abgrenzung der Übergangszone wenig regelmässig, und am wenigsten da, wo der Winkel selbst am unvollkommensten gefügt ist.

Um dieses geographische Zwittergebilde nach Norden zu abzugrenzen, empfiehlt es sich, die exponiertesten Punkte der Mittelgebirgsglieder in der Höhe des konventionellen Niveaus (200 m) der Tiefebene linear zu verbinden. Es entsteht dann eine Grenzlinie, die durch folgende Punkte bezeichnet wird: Aachen, Elberfeld-Barmen, Dortmund, Münster, Nordwestfuss des Teutoburger Waldes und Wesergebirges, Minden, Hildesheim, Halberstadt, Eisleben, Naumburg, Zeitz, Altenburg, Meissen, Bautzen, Görlitz, Bunzlau, Liegnitz und Ratibor.

Die Breite der Übergangszone:

1. Am herzyn. Schenkel des westlichen Winkels:
   a) an seinem westlichen Teile . . . . . 80 km
   b) „ „ östlichen „ . . . . . 120 „
   Im Mittel 100 km
2. Am sudet. Schenkel des westlichen Winkels:
   a) an seinem nordwestlichen Teile . . . 120 km
   b) „ „ mittleren „ . . . 80 „
   Im Mittel 100 km
3. Am herzyn. Schenkel des östlichen Winkels:
   a) am westlichen Teile desselben . . . . 80 km
   b) „ östlichen „ „ . . . . 60 „
   Im Mittel 70 km
4. Am sudet. Schenkel des östlichen Winkels:
   a) am westlichen Teile . . . . . 50 km
   b) „ östlichen „ . . . . . 60 „
   Im Mittel 55 km

Das ergiebt eine durchschnittliche Breite von 81,25 km. Dem entspricht bei der angegebenen Länge von 1000 km ein Flächeninhalt von 81 250 qkm, der das Gebiet des Königreichs Bayern noch um ein bedeutendes übertrifft oder 15% der Gesamtfläche des deutschen Reiches beträgt.

Dass ausser durch seine physikalische Eigenart dieser Saum auch durch seinen politisch-geographischen und anthropogeographischen Charakter eine Sonderstellung einnimmt, wird sofort klar, wenn man überlegt, dass an ihm Länder wie Schlesien, Sachsen, Thüringen, Westfalen und die Rheinprovinz partizipieren. — Man mag zur Erklärung der Volksdichte, der wirtschaftlichen Bedeutung und des Reichstums an grossen Handelsstädten, wodurch dieser Gürtel ausgezeichnet ist, die

Digitized by Google

Fruchtbarkeit des Bodens, die Fülle der mineralischen Schätze, die auf Grund derselben blühende Industrie und den durch all dies bedingten Handel anführen, man würde unvollständig sein, wollte man der verkehrsgeographischen Bedeutung vergessen, die derselbe besitzt und die mit starken Impulsen an seiner wirtschaftlichen Entwicklung gearbeitet hat.

Die verkehrsgeographische Bedeutung der Mittelgebirgsabdachung.

In seiner ganzen Länge von 1000 km, die durch das Ineinandergreifen der beiden Bodenformen noch um ein beträchtliches zunimmt, legt sich dieser Gebirgsdamm der gesamten Verkehrsbewegung, die sich zwischen dem Norden und Süden vollzieht, entgegen. Es ist klar, dass derselbe niemals, auch nicht in Zeiten unentwickelter Verkehrstechnik, als ein unüberwindliches Hindernis gegolten hat, wohl aber war er im stande, durch seine natürlichen Thore: Tieflandsbuchten, Flussthäler, Pässe, Pforten, Senken und Scharten, den Verkehr in gewisse Richtungen zu leiten und die Strassenzüge zur Konvergierung zu veranlassen. Vor allem kräftig wirken in dieser Hinsicht jene im Gebirgsbau Deutschlands begründeten breiten Fortsetzungen der nördlichen Ebene am Rhein, an der Saale und an der Oder, die man als Tieflandsbuchten zu bezeichnen pflegt. Dieser Name, der einer Küstenform entlehnt ist, verrät, dass man die eigentümliche Berührung der beiden Bodenformen in Analogie setzte zu der Berührung zwischen Land und Meer. Aber es existiert thatsächlich mehr als eine äusserliche morphologische Ähnlichkeit der beiden physikalischen Erscheinungen. Ganz abgesehen davon, dass sich einst auf diesem Saume das Wechselspiel der Gezeiten des Diluvialmeeres vollzog und derselbe also wirklich eine Küste war, besitzt er noch heute in seinen verkehrsgeographischen Eigenschaften einen litoralen Charakter.

An der Küste muss der Verkehr, der vom Meere zum Lande will, das Medium seiner Fortbewegung wechseln. Nun ist aber der Wasserweg für ihn der bequemste und jedem anderen Wege vorzuziehen. Deshalb sucht er denselben solange als möglich beizubehalten, wodurch er naturgemäss in die Buchten geführt wird, oder er strebt, in den weiten trichterförmigen Mündungen der grossen Ströme seinem Landziele möglichst nahe zu kommen. Wo diese Möglichkeiten aufhören, muss ein Umschlag des Seeverkehrs in den Landverkehr stattfinden. Dieser Übergang nimmt sichtbare Form an in einer Hafenstadt.

Ganz ähnlich liegen die Verhältnisse an unserer „Tieflands-

Digitized by Google

küste.“ Solange als möglich bleibt der Verkehr, der vom Norden zum Süden strebt, auf seinem bequemsten Terrain, dem Flachlande, und wird in Verfolgung dieses Strebens in die grossen Tieflandsbuchten geleitet, oder er sucht, auf den schmalen, zungenartigen Verlängerungen des Flachlandes, die sich an verschiedenen Stellen bis an die Grenzgebirge winden, seinem Ziele näher zu kommen. Da die Tendenz der möglichst langen Beibehaltung einer bequemen Basis allgemein ist, werden natürlich sämtliche Verkehrslinien nach gewissen Richtungen hin konvergieren, und besonders die Tieflandsbuchten mit ihren breiten Öffnungen werden imstande sein, eine grosse Zahl derselben an sich zu ziehen. Wo aber eine Kreuzung mehrerer Strassenzüge stattfindet, da muss sich notwendig ein Punkt regen Verkehrs entwickeln. Man denke sich, um sich hiervon überzeugen zu lassen, einmal den ganzen Gebirgsdamm hinweg und lasse sich die Tiefebene in unbegrenzter Erstreckung südlich weiter entwickeln; es würde in diesem Falle der Verkehr weit weniger das Bedürfnis nach Konvergenz verspüren als unter den gegebenen Verhältnissen, und von den grossen Handelsmetropolen, die heute den Gürtel zwischen 51 und 52° n. Br. ausfüllen, könnte keine Rede sein. Von dem Mittelgebirge gilt in gewissem Sinne dasselbe, was Jansen von den Alpen sagt:[14]) Am Fusse des Gebirges kehrt der Alpensohn um, hält sein Saumtier an, löst sein Holzfloss auf, schirrt sein Bergfuhrwerk aus. Andererseits sucht der Bewohner der Ebene, um in das Gebirge zu dringen, von allen Seiten an der schroffen Felsenwand einen bequemen Eingang, eine Thalmündung; aber auch er muss hier wenden mit seinem für den steilen und abschüssigen Gebirgsweg nicht gemachten Wagen, mit seinem Boot, mit seinem Schiff; bergwärts, thalwärts begegnet sich hier; durch den Thalmund atmet das Gebirge nicht bloss seinen Überfluss aus, sondern auch den Lebensodem ein; hier entsteht, sobald Ebene und Gebirg bevölkert sind, eine Stadt, ein Treff- und Tauschpunkt für beide.

Dem entsprechend entwickelte sich längs der Berührungslinie der beiden Bodenformen, in ihrer Anordnung streng ihrem Verlaufe folgend, eine Reihe hervorragender Städte. An der äussersten Peripherie der Tieflandsküste gelegen, verdanken sie ihre Entstehung oder wenigstens ihre Blüte den Bedürfnissen des Verkehrs, der sich, vom Norden oder Süden kommend, hier für die veränderten Verhältnisse des Terrains vorbereiten musste. In dieser Beziehung sind sie den Küstenplätzen vergleichbar, in denen der Seeverkehr seinen Umschlag

[14]) Jansen: a. a. O. S. 16. Kiel 1861.

Digitized by Google

vollzieht, und es dürfte ihrer anthropogeographischen Eigentümlichkeit entsprechen, wenn man sie geradezu als kontinentale Hafenstädte bezeichnete. Am deutlichsten tritt diese Erscheinung in den grossen Tieflandsbuchten zu Tage. Da sie infolge ihrer Breitenentwicklung und dank der günstigen Zugangsverhältnisse zum Hochlande das Ziel zahlreicher Verkehrslinien waren, so war die Herausbildung einer Grossstadt fast eine Naturnotwendigkeit in jeder derselben. Das fächerartige Zusammenmünden der modernen Schienenwege in den erwähnten Verkehrsmetropolen giebt ein frisches Bild von der Konvergenz der historischen Strassenzüge nach diesen Punkten.

Obwohl jede der drei grossen Buchten, nach denen sich die ganze Tieflandküste verkehrsgeographisch sehr einfach zerlegen lässt, von der Natur mit einer Fülle begünstigender Momente bedacht ist, so geniesst doch die mittelste derselben, obwohl eines grossen Stromes entbehrend, Vorzüge, in denen sie einzig ist. Die Leipzig-Hallesche Ebene teilt einerseits, nach der grossen nördlichen Niederung zu, die fast unbegrenzte Verkehrsleichtigkeit mit dieser selbst, andrerseits steht sie in so bequemer Thalverknüpfung mit dem anstossenden Bergland, dass auch über ihren Südwesthorizont der Verkehr nach dieser Austausch heischenden oberdeutschen Nachbarschaft ein leichter ist und durch deren Vermittlung also auch der mit dem ganzen höher gelegenen Hinterland. Ausser der Gunst ihrer Lage zu dem Mittelgebirge kommt ihr aber noch der bedeutsame Umstand zu gute, dass sie von allen frei geöffneten Niederungen die der wahren Mitte Deutschlands nächste ist, folglich an Stelle dieser durch die leidige Bodenerhebung rings ums Fichtelgebirge her benachteiligten Gegend einzig geschickt ist zur Erziehung einer den gesamtdeutschen Verkehr auf sich lenkenden deutschen Zentralstadt.[15])

Doch auch ausser Leipzig und den in ihrer Eigenart diesem am nächsten stehenden Städten Köln und Breslau zeigt die Tieflandsküste noch eine Anzahl weiterer charakteristischer Verkehrsmittelpunkte. Besonders der hessische Gebirgswinkel giebt durch die infolge seines lockeren orographischen Gefüges gewährte Möglichkeit bequemer Verbindung zum Süden hin mehrfache Gelegenheit zu Entwicklungen ähnlicher Art. Hannover nimmt der hessischen und Göttinger Senke[16]) gegenüber dieselbe Stellung ein wie jene zu ihren bezüglichen Buchten. Ebenso sind Kassel und Erfurt Produkte ihrer Lage, nicht minder

[15]) Kirchhoff: Die Leipzig-Hallesche Bucht. Lagenverhältn. d. Stadt Halle a. S. Mittlgn. d. Vereins f. Erdk. z. H. a. S. 1877. S. 88ff.
[16]) Penk: a. a. O. S. 345 u. ff.

Digitized by Google

Osnabrück und Münster an den Thoren ihrer Tieflandsvorsprünge.

Etwas anders liegen die Verhältnisse an dem östlichen Teile der Mittelgebirgsabdachung. Der scharf nach Norden vorspringende Winkel der nördlichen Umwallung Böhmens ladet mehr zum Umgehen als zum Überschreiten ein, umsomehr, als jeder der beiden Schenkel an eine bequeme Passage zum Süden führt und ausserdem auch für jenen Verkehr, der in Böhmen nicht sein Ziel findet, die allseitige burgartige Abschliessung des Landes nicht besonders anziehend ist. Für den direkten Verkehr grösseren Stils aber, der im böhmischen Kessel seinen Ausgang oder sein Ende nimmt, stehen in der nördlichen Umwallung in der Hauptsache nur zwei Thore offen, die den Weg zu schmalen Tieflandsbuchten öffnen: der enge Einschnitt des Elbthals und die Schartungen des Lausitzer Gebirges. Hier wiederholt sich denn auch die bekannte Erscheinung: die Strassenzüge konvergieren beiderseits nach diesen Pforten und veranlassen in gleicher Weise wie bisher an ihren Kreuzungen Mittelpunkte des Verkehrs, wie das in diesen Fällen die Städte Dresden und Pirna einer- und Görlitz und Zittau andererseits anschaulich darthun.

Nicht minder haben jene Verkehrslinien, die Böhmen westlich und östlich umgingen, ihre Spuren hinterlassen. Dresden und Freiberg, Chemnitz und Zwickau sind die Etappen einer sehr alten wichtigen Verkehrsstrasse, die im Mittelalter einerseits nach Franken und besonders nach dem Handelszentrum Nürnberg, andrerseits nach Schlesien weiterführte,[17]) während ihr Verlauf dort durch die Städte Goldberg, Schweidnitz, Brieg angedeutet ist, von wo sie dann weiter geht entweder durch die nur 284 m hohe mährische Pforte auf Wien zu, oder längs des Nordfusses der Karpaten über Krakau zum ferneren Osten.

Die aus verkehrsgeographischen Gründen versuchte Identifizierung des Mittelgebirgssaumes mit der Meeresküste rechtfertigt sich auch noch in einem andern Sinne. Durch die im Gebirgsbau Deutschlands begründete dreifache buchtartige Ausweitung der Tiefebene gegen das Hochland werden drei durch je einen Gebirgswinkel getrennte Landschaften gebildet, deren kulturelle Entwicklung durch starke natürliche Impulse vorteilhaft beeinflusst wurde. Derartige Nachbargebiete suchen zu einander in Wechselbeziehungen zu treten und werden dadurch Veranlassung zur Entstehung von Verkehrslinien. Einer solchen Anlage war aber in dem vorliegenden Falle nicht nur die Möglichkeit gegeben, sondern auch Verlauf und Richtung

[17]) Schurtz: Die Pässe des Erzgebirges. S. 12.

Digitized by Google

scharf vorgezeichnet. Bei dem konsistenten Zusammenbau des östlichen Gebirgswinkels war eine Durchquerung ausgeschlossen; er musste im Norden umgangen werden. War so einer westöstlichen Kommunikation die südliche Grenze bestimmt, so nicht weniger die nördliche. Das sumpfige Terrain des Tieflandes, ebenso unwegsam als das Gebirge, beschränkte eine solche auf den Abdachungssaum. Günstiger erwies sich dem gleichen Zwecke gegenüber der hessische Gebirgswinkel, indem er bei seinem losen orographischen Gefüge einer Verbindung der beiden westlichen Tieflandsbuchten andere Möglichkeiten entgegenbrachte und mehrfache bequeme Durchquerungen gestattete.

In diesen in der Hauptsache längs der Gebirgswälle verlaufenden Strassenzügen ist eine Erscheinung geschaffen, die mit den Festlandsverbindungen tiefeingreifender Meeresbuchten in interessanter Analogie steht und den Küstencharakter des Mittelgebirgssaumes auch in dieser Richtung zum Ausdruck bringt.

Doch ist hiermit die verkehrsgeographische Bedeutung desselben nicht erschöpft. Diente er hierin mehr lokalen Bedürfnissen, so machen ihn seine natürlichen Qualifikationen für weit allgemeinere Zwecke fähig. Das ungemein günstige Material seines Bodens und die leicht überwindbaren Formen seines Terrains liessen ihn für Strassenanlagen besonders geeignet erscheinen, wobei ihm noch der Umstand zu gute kam, dass sich seine Teilstücke dank ihrer verschiedenen Streichungsrichtung ungemein glücklich als grosse Naturbahnen von vorzüglichen Eigenschaften zwischen natürlich bevorzugte und wirtschaftlich hochentwickelte Gebiete legten.

So lag die Bedeutung der Route längs der nördlichen Abdachung des rheinischen Schiefergebirges von jeher darin, dass nördlich von ihr die ausgedehnten nordwestdeutschen Moore jedweden Verkehr hinderten, und dass sie im Westen als Ausgangspunkt die üppigen Gefilde der südlichen Niederlande, das heutige Belgien, hatte, die unmittelbar über die verflachten Ardennen mit Nordfrankreich zusammenhängen. Für diese Landschaft giebt es nur einen Weg nach Osten, nämlich entlang der „Mitteldeutschen Gebirgsschwelle," und es musste an deren Nordsaum der Verkehr umso lebhafter werden, je höher sich das städtische Leben der Niederlande entfaltete und je mehr von ihnen aus ein Warenaustausch mit dem barbarischen Norden stattfand.[18]) Auf diesem Wege suchten schon die Römer, wie die Schlacht im Teutoburger Walde beweist, in das Innere Germaniens vorzudringen.

[18]) Penk: a. a. O. S. 348.

Digitized by Google

Ebenso diente der sudetische Schenkel des hessischen Gebirgswinkels der Verbindung des deutschen Nordwestens samt Holland mit der Mitte und dem Osten des Reiches. Die alte Verkehrsstrasse zog über Minden, Hannover, Wolfenbüttel oder Braunschweig, Halberstadt, Aschersleben und Halle nach Leipzig.

Wie vorteilhaft fern er die Verhältnisse für den ganzen Zug des Erzgebirges lagen, beweist der bereits erwähnte Verkehrsstrom, der sich parallel zu ihm zwischen dem Südwesten und dem Osten bewegte. Denn da die Gebirgsburg Böhmen, die ohnedies von einem nichtdeutschen Volksstamm bewohnt war, dem Verkehr nach dem Osten starke Hindernisse bereitete und längs der Nord- und Ostsee zahlreiche Gewässer die Anlegung von bequemen Strassenzügen hemmten, so mussten die Hauptverkehrswege Norddeutschlands, ja Zentral-Europas, am Nordfusse der deutschen Mittelgebirge sich hinziehen.[19])

Von grösster Wichtigkeit für den grossen Verkehr war endlich der nordöstliche Saum des Sudetenzuges. Denn wenn er mit seinem Südostende bis an die mährische Pforte, an den einzigen Thalweg zwischen den nordeuropäischen und subalpinen Ebenen, reichte, so leitete er gleichzeitig bis an das nördliche Vorland der Karpaten, also an ein ebenes Land, das sich ununterbrochen bis zum schwarzen Meere erstreckt, wodurch er den Verkehrsbeziehungen jener Gebiete zum Westen hin als unumgänglich sich anbot, zumal die Unwegsamkeit der schlesisch-polnischen Sumpfniederungen andere Möglichkeiten geradezu ausschloss.[20])

Ausser den Strassenzügen, die, dem grossen Verkehre dienend, sich streng an die von der Natur geöffneten Thore des Hauptgebirgswalles hielten, überschritten denselben in seinem ca. 1000 km langen Verlaufe noch zahlreiche andere Wege. Von ihnen gilt zumeist, was Schurtz von den Pässen des Erzgebirges sagt: Sie sind in ihrer Lage und Richtung nicht von der Natur vorgezeichnet, sondern ihre Entstehung ist ein Problem der Anthropogeographie, d. h. die ursprünglichen Kulturzentren bewirkten, dass sich aus der Fülle möglicher Strassen bestimmte Gruppen ausschieden und besonders entwickelten. Sie dienen aber auch, wie schon ihr Ursprung erkennen lässt, mehr lokalen Bedürfnissen und sind, wenn eine Parallele auch hier erlaubt ist, den zahlreichen Bahnen an der Meeresküste vergleichbar, auf denen der Strandbewohner sein leichtes Fahrzeug im Dienste der täglichen Notdurft des Lebens in die See steuert.

---

[19]) Heller: Die Handelswege Inner-Deutschlands, S. 3, 1884.

[20]) v. Sadowsky: Die Handelsstrassen der Griechen und Römer durch das Flussgebiet der Oder etc. Übers. v. A. Kohn. S. 5 u. ff. 1877.

Digitized by Google

Die Lage der Oberlausitz innerhalb der Mittelgebirgsabdachung.

Die Länder der Mittelgebirgsabdachung lassen sich ihrer Lage nach einteilen

1. in solche, die eine Buchtenlage,
2. „ „ „ „ Scheitellage und
3. „ „ „ „ Zwischenlage besitzen.

Ihrer verkehrsgeographischen Bedeutung nach ist die Buchtenlage die erste von allen, insofern sie ihren Gebieten die grösste Zahl von Strassenzügen sichert. Dieser zwar nachstehend, aber immer noch hervorragend ist die Scheitellage zu nennen. Sie hat in ihrem zweimaligen Auftreten mit den Buchtenländern bequeme Zugänge zu dem Mittelgebirge und günstige Verbindung zum Süden hin gemein und gewährt ausserdem noch den natürlich bedingten Vorzug mehrfacher Kreuzung wichtiger Verkehrslinien. Die Gebiete der Zwischenlage endlich geniessen zwar in den parallel zu den Hauptgebirgszügen ziehenden Strassen die Vorteile ihrer Lage, entbehren aber mit Ausnahme des durch ein natürliches Thor ausgezeichneten westlichen Schenkels des hessischen Gebirgswinkels der wichtigen Kreuzungslinien des grossen Verkehrs.

Die Oberlausitz nimmt, wie bekannt, eine Scheitellage an dem Winkel der nördlichen Umwallung Böhmens ein und erhält dadurch eine gewisse Ähnlichkeit mit jenem Gebiete, das sich in gleicher Lage gegenüber der mitteldeutschen Gebirgsschwelle[21]) an der Weser befindet. Trotzdem sich mit dieser gleichartigen Lage noch gewisse physikalische Züge verbinden, die beiden gemeinsam sind, so ist die Übereinstimmung aus Gründen orographischer Natur doch keine bis ins Einzelne gehende, obwohl sich der verwandte Charakter beider Gebiete selbst in einigen anthropogeographischen Zügen erkennen lässt. Verkehrslinien und Siedlungen bieten eine auffallende Analogie.

Inwieweit nun auf dem Boden der Oberlausitz die auf Grund ihrer Lage im allgemeinen und der zu den Mittelgebirgen im besonderen zu postulierenden Verkehrsverhältnisse sich einer Idealskizze derselben entsprechend entwickeln konnten, muss erst eine Betrachtung der morphologischen Eigenschaften des Landes ergeben, wobei geeigneten Falles ein vergleichender Blick auf das Parallelgebiet an der Weser von Vorteil und Interesse sein dürfte.

Die Bodengestalt der Oberlausitz.

Entsprechend dem allgemeinen physikalischen Charakter des ganzen Tieflandsküstensaumes stellt auch die gesamte

[21]) Penk: a. a. O. S. 310 u. ff.

Digitized by Google

Bodenfläche der Oberlausitz eine schiefe Ebene dar, die sich vom Süden, d. h. vom Kamme des Lausitzer- bezw. des Isergebirges, nach Norden zur Tiefebene zu senkt. Auf diesem Grunde treten die Berge, im allgemeinen von Nordwesten nach Südosten streichend, in drei verschiedenen Höhenstufen zu mehr oder weniger geschlossenen Reihen zusammen. Man bezeichnet den südlichsten Zug, der einen Teil des Sudetenwalles bildet, als Lausitzer Gebirge, um dann das nördlich davon liegende Hochland als Lausitzer Platte zu bezeichnen. Östlich der Neisse setzt das Isergebirge, an dessen Kamm sich das historische Gebiet der Oberlausitz nur teilweise anlehnt, die Hauptrichtung des Lausitzer Gebirges fort, und dacht sich in ähnlicher Weise nach Norden ab wie dieses. Jener südliche Zug des Oberlausitzer Berglandes trägt noch am meisten einen geschlossenen Charakter, obwohl er keineswegs als eine Gebirgskette etwa im Sinne des Erzgebirges, sondern nur als unregelmässiges Berg- und Hügelland ohne innern Zusammenbau aufzufassen ist.[22]) Es ist ein grotesker Gebirgszug, oft mit den Formen der sächsischen Schweiz, der sich bei Kreibitz i. B. an diese anschliesst[23]) und mit seinem Kamme eine Strecke von 13 km die politische Grenze Sachsens bildet, um sich dann in unveränderter Richtung am linken Ufer der Neisse bis an das Querthal der Iser fortzusetzen. Vom Passe von Pankraz an führt er den Namen Jeschkengebirge nach dem höchsten Gipfel, dem 1100 m hohen Jeschken. Das Lausitzer Gebirge bildet auf seinem ganzen, von Kreibitz bis an die Iser ca. 50 km langen Zuge, obwohl er der Höhe und wallartigen Geschlossenheit des Erz-, Iser- und Riesengebirges entbehrt, eine gewaltige Naturmauer zwischen den beiden anliegenden Ländern. Deutlich abgegrenzt ist es gegen Nordosten, wo die Neisse in ihrem Oberlaufe ein breites westöstlich gerichtetes Thal bildet, das im Süden vom Lausitzer- bezw. Jeschkengebirge, im Norden vom Isergebirge in eigentümlichem Parallelismus flankiert wird. Von Alt-Harthau an, d. h. vom Eintritt der Neisse in Sachsen, mangelt eine natürliche Abgrenzung des Gebirges bis an die Mündung des Lauschebaches in die Mandau, von wo an diese bis zu ihrer Quelle als solche bezeichnet werden kann. Im Südwesten bildet der in ostwestlicher Richtung zur Elbe fliessende Polzen, der die Gewässer der südlichen Abdachung des Gebirges sammelt, die Grenze.[24])

[22]) Kutzen: a. a. O. 1. Aufl. S. 210.

[23]) Hettner bezeichnet als Grenze zwischen beiden Gebirgen eine Linie von Kreibitz bis Bonnewitz. Forschungen zur Deutsch. Landeskunde. Kirchhoff II, 245 ff.

[24]) Vergl. Simon: Die alten Verkehrsstrassen in Sachsen. S. 13.

Digitized by Google

Innerhalb dieser Grenzen erhebt sich das Gebirge in der Weise, dass es sich von Süden aus allmählich, vom Norden aber steil aufbaut. Während die Entfernung vom Hauptkamm bis zum Nordfusse 5 km beträgt, ist diejenige bis zur Südgrenze viermal so gross. Dieses Verhältnis findet einen klaren Ausdruck in den Flüssen, indem die des Südabhanges die zum Norden gehenden an Wasserfülle weit übertreffen. Der ganze Gebirgszug, der nur teilweise einen einheitlichen Kamm besitzt, gipfelt in der 792 m hohen Lausche, der aber einige andere Phonolithkegel an Höhe wenig nachstehen. Zwischen diesen Gipfeln liegen mehrere Pässe, die in einer durchschnittlichen Jochhöhe von ca. 500 m eine Verbindung der beiden anliegenden Länder gestatten. Trotz dieser relativen Höhe, die übrigens keine Ausnahme bildet von der bezüglichen Erfahrung, die man an allen deutschen Mittelgebirgen macht, sind diese Pässe niedrig zu nennen im Vergleich zu denen in andern Teilen der Umwallung Böhmens. Dass sie deshalb zu einer gewissen Bedeutung kommen mussten, lässt sich von vornherein vermuten. Kutzen sagt a. a. O. in Bezug auf dieselben: „Das Iser- und Riesengebirge ziehen sich in festgeschlossenen Kämmen hin, die oben nur in Fusspfaden und in der schmalen Einsenkung zwischen beiden erst seit kurzer Zeit auf der zwischen Schreiberhau und Harrachsdorf angelegten Kunststrasse beschritten werden. Sonst sind sie eine ununterbrochene Scheidewand zwischen den anliegenden Ländern und müssen als eine noch bedeutendere Schranke gelten, als die höchsten Teile des Böhmer- und Schwarzwaldes . . . . Um so bedeutsamer sind demnach die Depressionen und Durchgänge des Lausitzer Gebirges.“ Zwischen Kreibitz und Weisskirchen führen heute acht Wege über dasselbe, von denen der erste und der letzte ausserhalb Sachsens liegen. Es sind dies folgende:[25])

1. Bautzen, Rumburg, Georgenthal, Hayda, Böhmisch-Leipa. (Am Hirschenstein 604 m hoch.)
2. Waltersdorf, Niederlichtenwalde am Zwittebach. (Ostfuss der Lausche 570 m hoch.)
3. Grossschönau, Neujonsdorf (mündet am Nordende von Niederlichtenwalde in die vorige Strasse ein. Höhe 476 m).
4. Jonsdorf, Schanzendorf (mündet bei Juliusthal in die vorige Strasse ein. Höhe 523,6 m).
5. Die Leupaerstrasse: Olbersdorf, zwischen Jonsberg und Pferdeberg (mündet in Schanzendorf in die vorige Strasse ein und überschreitet in einer Höhe von 524,3 m die sächs.-böhm. Grenze).

[25]) Topogr. Karte d. Kgr. Sachs. 1 : 25000.

Digitized by Google

6. Die Strasse über den Pass von Hain (Westfuss des Hochwaldes; mündet in die vorige Strasse ein und überschreitet 3 Höhen von 534, 543 und 574 m).
7. Die Landstrasse über den Pass von Lückendorf: Zittau, Eichgraben, Lückendorf, Petersdorf, Gabel (Höhe 492 m.)
8. Die Strasse von Weisskirchen über den Pass von Pankraz nach Gabel. Höhe 423 m. (In diese mündet eine andere Strasse ein, die von Ketten aus das Gebirge überschreitet.)

Hieraus ergiebt sich eine durchschnittliche Passhöhe von 520,4 m. Trotz dieser relativ niedrigen Ziffer ist doch von den 6 Übergängen, die das Gebirge von Sachsen aus überschreiten, nur derjenige von Lückendorf zur Strasse ersten Ranges ausgebildet worden, während gleichfalls je eine solche dasselbe in seinem westlichen und östlichen Teile auf böhmischem Grunde quert. Von den drei Eisenbahnlinien, die die Lausitz mit Böhmen verbinden, umgehen 2 das Gebirge im Westen, die 3. auf dem weiten Umwege durch das obere Neissethal und um den Südostfuss des Jeschkenzuges.

Die grosse Zahl der Übergänge erklärt sich aus dem Umstande, dass die volk- und industriereichen Orte der Lausitz das Bedürfnis fühlten, auf möglichst kurzem Wege das benachbarte Böhmen zu erreichen. Hier sind es insbesondere zwei Punkte, denen sämtliche Strassen zustreben, und vor denen sie zum Teil schon zusammenmünden: Gabel und Böhm.-Leipa, wogegen als gemeinsames ferneres Ziel Prag anzusehen ist.

Östlich der Neisse setzt das Isergebirge ein, nicht als direkte Fortsetzung des Lausitzer Gebirges, sondern als ca. 3 km nördlicher streichender Parallelzug zu dessen südöstlicher Verlängerung, dem Jeschkengebirge, von dem es durch das genau sudetisch gerichtete Thal der oberen Neisse getrennt ist. Das Isergebirge ist ein 51 km langer Gebirgszug, der sich in mehreren flachgewölbten, zu einander parallel laufenden Rücken zu einer durchschnittlichen Höhe von 830 m erhebt.[26]) Seine Nordgrenze ist bezeichnet durch eine plötzliche Bodensenkung, die vom Queis bei Ullersdorf über Neustadtl nach Liebenwerda und von da längs des Wittigflusses bis Friedland, dann über Ditterbach an den Reichenauer Bach zieht. Die West- und Südwestgrenze bildet die Neisse bis Gablonz, dann eine Linie über Tannwald, Prichowitz bis Harrachsthal, während die Südost- und Nordostgrenze durch die Thallinien des kleinen und grossen Zacken und des oberen Queis gezogen wird.[27])

---

[26]) Supan: Östreich-Ungarn. Uns. Wissen v. d. Erde. Bd. 2. I. 2. S. 124.
[27]) Kořistka: Die Arbeiten der topographischen Abtlg. der Landesdurchforschg. v. Böhmen. 1877. S. 5.

Digitized by Google

Das Isergebirge ist ein vorwiegend aus Granit bestehendes elliptisches Massiv, dessen lange westöstlich gerichtete Achse 35—40 und dessen kleine Achse 20 km beträgt. Es erhebt sich östlich der Neisse anfangs nur zu mässigen Höhen, die aber bald die Erhebungen seines westlichen Nachbars weit hinter sich lassen, und teilt sich in zwei Hauptzüge, einen nördlichen, den hohen Iserkamm, der in dem alten Grenzberge der historischen Lausitz, der 1124 m hohen Tafelfichte gipfelt, und in das südlich von jenem am rechten Neisseufer hinziehende eigentliche Isergebirge, das durch eine Reihe von grösseren Querthälern geteilt wird und eine allmähliche Abdachung nach Süden aufweist, während das ganze Gebirge gegen Norden steil abfällt. Aus verschiedenen vergleichsweisen Erwähnungen des Isergebirges ging schon hervor, dass sein Hauptunterschied gegenüber dem Lausitzer Gebirge vor allem in der Geschlossenheit des orographischen Baues und in seiner verkehrsfeindlichen Unwegsamkeit besteht, wozu als weiteres unterscheidendes, in demselben Sinne wirkendes Moment die unverhältnismässige Kammhöhe tritt. Die Sattelungen des westlichen Teiles betragen 4—500 m, denen Gipfelhöhen von 5—700 m gegenüberstehen, die Sattelungen des östlichen Flügels 8—900 m, wogegen die Gipfel 1000 bis über 1100 m erreichen.

Das ganze Isergebirge hat nur drei Schartungen, die vermöge ihrer Lage und Beschaffenheit als brauchbare Kommunikationslinien benützt werden können.

Es sind dies folgende:

1. Der Sattel von Olbersdorf, der eine Verbindung des oberen Neisse- und Wittigthales herstellt. Der eigentliche Sattel ist 4 km lang und wird jetzt von der Chaussee Friedland-Reichenberg überschritten, die eine Höhe von 555 m ersteigt. Richtung SW—NO.
2. Der Sattel von Philippsgrund, der eine Höhe von 480 m besitzt. Er mündet bei Raspenau in einer Höhe von 300 m in das Thal der Wittig ein. Der Übergang ist schmal und eng.
3. Der Sattel von Weissbach und Wittighaus mit einer Höhe von 898 m. Richtung WNW—OSO.[28])

Das sind Verhältnisse, die das Isergebirge an verkehrsgeographischer Bedeutung hinter das Lausitzer Gebirge treten lassen. Denn wenn jene Schartungen auch die gegenseitigen Beziehungen der beiden unmittelbar anliegenden Gebiete der oberen Neisse und Wittig ermöglichten, so waren sie doch schwerlich im stande, stärkere Ströme des weiteren Verkehrs an sich zu ziehen, zumal durch die Parallelkette des Jeschken-

[28]) Kořiska: a. a. O. 1877. S. 13.

Digitized by Google

gebirges, das an seinem Südostfusse durch die Wasserscheide zwischen Iser und Neisse mit dem Isergebirge in Verbindung steht, die Trennung zwischen dem Süden und Norden verdoppelt und die Hindernisse erheblich vergrössert werden.

Da sich aber der Verkehr in der Auswahl unter den vorhandenen Übergangsmöglichkeiten nicht allein, ja nicht einmal an erster Stelle von der Höhenfrage leiten lässt, sondern ein bestimmendes Moment für ihn auch in den näheren und ferneren Zugangsverhältnissen zu denselben liegt, so wird sich zur Ermittlung der in dieser Richtung bevorzugtesten Punkte ein Blick auf die beidseitigen orographischen Vorlagerungen der beiden Hauptgebirgszüge der Lausitz notwendig machen.

Die nördlichen Vorlagerungen zerfallen, entsprechend den beiden Hauptwällen, in die des Lausitzer- und in die des Isergebirges, die durch das Tertiärbecken der Neisse voneinander getrennt werden. Erstere bezeichnet man in ihrer Gesamtheit als das Lausitzer Bergland und fasst unter dieser Bezeichnung alle Erhebungen zusammen, die sich zwischen Neisse und Elbe befinden, soweit sie nicht jenseits der oben angegebenen Grenzlinie liegen und zum Elbsandsteingebirge gehören.[39]) Es ist dies ein Gebiet ohne bestimmte orographische Gliederung, wenn man nicht in der etwas auffälligeren reihenweisen Anordnung des Cernebogh- und Kottmarzuges und in den nördlichsten, im Stromberg bei Weissenberg kulminierenden Erhebungen eine Analogie zu der dreifachen Faltung des Erzgebirgssystems erblicken will.

Das Bergland, das sich von dem Lausitzer Gebirge durch geringere Höhe unterscheidet, ist von demselben durch eine deutliche Senke getrennt, die sich durch die Städte Zittau, Rumburg, Schluckenau, Neustadt und Stolpen andeuten lässt. Auf dem rechten Ufer der Spree erhebt sich dasselbe zu zwei geschlossenen Parallelzügen von je 12 km Länge, die jenseits des Flusses in der Verlängerung ihrer ostwestlichen Hauptrichtung entsprechende Fortsetzungen finden. Das ausgedehnteste Berggewölbe des ganzen Gebietes ist der zwischen Wesenitz und Polenz gelegene Hochwald, der im Valtenberg noch eine Höhe von 606 m erreicht. Das ist die höchste Höhe des ganzen Berglandes, hinter der der Cernebogh mit 553 und der Bilebogh mit 480 m, die höchsten Erhebungen jener zwei rechts der Spree streichenden Züge, sowie der Kottmar mit 583 m noch bedeutend zurückbleiben.

Über das ganze Gebiet ist eine grosse Anzahl von Kuppen verstreut, die sich ungefähr 200 m über ihre Umgebung er-

---

[39]) Penk: a. a. O. S. 406.

Digitized by Google

heben und die an vielen Stellen der Landschaft den Charakter der Platte, welche Bezeichnung auch oft für das ganze Gebiet gebraucht wird, vollständig benehmen.

In das im ganzen wenig gegliederte Bergland legt einzig die Spree eine grössere Bresche. Sie sammelt ihr Wasser in einer buchtartigen Senke des Landes. Ihre Quelle liegt bei Walddorf in Sachsen in einer Höhe von 401,00 m; ihr Gebiet reicht südwestlich über die böhmische Grenze bis nach Schluckenau. Die Spree schlägt anfangs eine nordwestliche Richtung ein, die sie aber in der Gegend von Schirgiswalde mit einer nördlichen vertauscht. Nachdem sie in der Gegend von Bautzen einen grossen westlichen Bogen beschrieben, tritt sie unterhalb dieser Stadt in die norddeutsche Tiefebene ein. Noch innerhalb der sächsischen Grenze bildet sie hier einen grossen Komplex von kleinen Seen, aus denen sie schliesslich unterhalb Klix in zwei Armen, als grosse und kleine Spree, heraustritt, die sich erst bei Spreewitz in Preussen wieder vereinigen. Die Sohle des Flusses liegt unterhalb Klix 142,00 m über dem Spiegel der Ostsee, so dass derselbe bei einer Länge von 71,3 km, mit der er Sachsen angehört, ein durchschnittliches Gefälle von 1 : 275,3 besitzt.[30])

Durch die Spree, die von allen Flüssen am tiefsten in das Bergland eingreift, wird dasselbe ziemlich regelmässig in einen westlichen und östlichen Teil zerlegt. Man ist versucht, diesem Umstande eine gewisse verkehrsgeographische Bedeutung zuzumessen, und doch fehlt es auch an gegenteiligen Momenten nicht, die von vornherein eine solche in Frage stellen. Der Eingriff in das Bergland ist sozusagen nicht intensiv genug. Ihre Quelle liegt ca. 15 km nördlich von dem eigentlichen Hauptrücken des Lausitzer Gebirges entfernt, das zudem auch gerade in der südlichen Verlängerung der Hauptrichtung der Spree sich am meisten in die Breite entwickelt, eine Eigenschaft, die für den Verkehr nicht besonders anziehend ist.

Trotzdem würde diesem Flussthale eine grössere Bedeutung zuzusprechen sein, wenn es die einzige Gelegenheit seiner Art böte, an den Fuss des Hauptgebirgsrückens zu gelangen. Allein hierin tritt ihm die Neisse erfolgreich konkurrierend an die Seite.

Die Neisse entspringt in der Nähe von Reichenberg i. B., ungefähr 30 km südlicher als die Spree, mit der ihr ganzer Ober- und Mittellauf einen auffälligen Parallelismus bildet. Sie tritt in einer Meereshöhe von 237,5 m nach Sachsen ein, das

---

[30]) Vergl.: Tabellar. Übersicht über die wichtigsten Wasserläufe Sachsens. Wasserbaudirektion 1893.

Digitized by Google

sie auf einem 25 km langen Wege in nordöstlicher Richtung durchfliesst, um dann bei Radmeritz, 191 m hoch, die sächs.-preussische Grenze zu überschreiten.

Das Thal der Neisse bildet die Ostgrenze des Lausitzer Berglandes wie das Elbthal die Westgrenze und ist zugleich eine sehr ausgesprochene Senke zwischen dem Lausitzer und Isergebirge. Was der Neisse aber eine besondere Wichtigkeit giebt, das ist der Umstand, dass sich in ihrem Thale ein schmaler Tieflandsstreifen bis in die Gegend von Zittau fortsetzt, sich hier zum sogenannten Zittauer Becken ausweitet, um sich als ebene Vorlage unmittelbar vor dem Fusse des Lausitzer Gebirges auszubreiten. Diese Tieflandszunge, die eine wechselnde Breite von 1—3 km besitzt und durch das zwischen Marienthal und Hirschfelde sich befindliche enge Neissethal unterbrochen wird, hat bei Görlitz eine Meereshöhe von 190 m und steigt nur sehr allmählich, so dass sie bei der 34 km südlicher gelegenen Stadt Zittau erst die Höhe von 230 km erreicht hat, was eine Hebung von 1 : 850 bedeutet. Obgleich die Lausitzer Bucht, wie man diese Erscheinung zu bezeichnen pflegt, ihren eigentlichen Tieflandscharakter am deutlichsten längs der Neisse bis Zittau, sowie in dessen unmittelbarer Nähe zeigt, so sind doch auch ihre östlichen und westlichen Ausbreitungen an der oberen Neisse und Mandau hin in ihrem sanften Anstieg so verwandter Natur, dass man das Flachland im Osten durch Reichenberg, im Westen durch Rumburg abgrenzen kann.

Auf der Ostseite der Lausitzer Bucht, zwischen Neisse und Queis breiten sich die Vorlagerungen des Isergebirges aus. Sie stellen ein flach und sanft gewelltes Hügelland dar, das eine durchschnittliche Höhe von 4—500 m hat und in seinen höchsten Erhebungen das Lausitzer Bergland nicht erreicht. Es unterscheidet sich auch dadurch von ihm, dass es, entsprechend der nördlicheren Lage des Isergebirges, weiter nach Norden reicht als jenes, wie es auch der geschlossenen Züge entbehrt, die jenem teilweise noch einen echten Gebirgscharakter wahren. Auch die Isergebirgsvorlagerungen werden durch eine Tieflandszunge, die sich an der Wittig, einem rechtsseitigen Nebenflusse der Neisse, hinaufzieht, geteilt, und zwar in einen nordöstlichen und südwestlichen Teil. Zwischen beiden zieht sich diese Bucht von der Mündung der Wittig bei Radmeritz, wo sie eine Höhe von 190 m besitzt, bis an die Schwelle des hohen Iserkammes, wo sie eine solche von 300 m erreicht. Der Kamm fällt steil gegen Norden ab, während das vorgelagerte Hügelland sich gegen Queis, Neisse und Wittig sehr allmählich abdacht.

Die südliche Vorlagerung des Lausitzer Gebirges besteht

Digitized by Google

in einer allmählichen Abdachung, die mit dem Thale des in ostwestlicher Richtung fliessenden Polzen abschliesst. Die Zugangsverhältnisse gestalten sich demnach ganz ähnlich wie auf dem Nordabfall des Erzgebirges. Flussthäler (Jungfernbach, Zwitte- und Bohrbach, Spoikabach) und die zwischen denselben hinziehenden plateauartigen Rücken führen als natürliche Wege zum Kamme, an dem, vom Süden aus gesehen, die Übergänge nur wie flache Einsenkungen erscheinen, unter denen höchstens der Lauschepass den Charakter eines Sattels besitzt.

Ist so dem Zugang von Süden her auf der ganzen Linie kein wesentliches Hindernis von der Natur in den Weg gelegt, so macht sich doch in dieser Beziehung ein Unterschied zwischen dem Westen und Osten bemerkbar. Während sich im Westen das Lausitzer Gebirge unter Entfaltung seiner ganzen orographischen Eigenart so entschieden in die Breite entwickelt, dass hier die ganze, ca. 30 km betragende Entfernung zwischen Rumburg und Böhmisch-Leipa von ihm gebirgsartig ausgefüllt wird, so drängt sich im Osten die gewellte Landschaft des inneren Böhmens in einer mittlern Höhe von 300 m so dicht an dasselbe heran, dass sie unter gleichzeitigem Eingriff der Lausitzer Bucht im Norden an dieser Stelle den Hauptwall auf seine geringste Breite einengt.

Als südliche Vorlagerung des Isergebirges ist vom geologischen Standpunkte aus das Jeschkengebirge anzusehen, obwohl es, durch das Längsthal der obern Neisse von jenem scharf getrennt, in orographischer Hinsicht als selbständiges Gebirge betrachtet werden kann.[31]) In diesem Sinne würde dann die Neisse die Südgrenze des Isergebirges bilden und die zwischen beiden sich hinziehenden Rücken als Vorland derselben gelten. Dasselbe besteht aus zwei sehr breiten, aber flachen Rücken, die dem Terrain einen Hochlandscharakter geben und die beide, orographisch betrachtet, Fortsetzungen von zwei Rücken des eigentlichen Isergebirges sind. Nachdem der Maxdorfer Rücken sich zwischen Gablonz und Morchenstern zu einem Sattel von 631 m Höhe gesenkt, zeigt sich in derselben Richtung eine Bodenanschwellung gegen Süden fortstreichend, die aber schon nach 500 m von einem schönen und in gerader Linie ziehenden Querrücken, dem Schwarzbrunngebirge, unterbrochen wird. Die Richtung desselben ist WSW-ONO. Es trifft fast rechtwinklig die vom Isergebirge kommenden Rückenlinien. Dieser Rücken, der eine mittlere Höhe von 450—500 m hat, fällt östlich gegen den Kamnitz-

---

[31]) Kořistka: a. a. O. 1877. S. 10.

Digitized by Google

fluss und südlich gegen die Iser steil ab und hängt westlich mit dem Jeschkengebirge zusammen.[32])

Der zweite Rücken, der als Vorland des Isergebirges betrachtet werden kann, ist der von Prichowitz und Hochstadt. Er ist eine Fortsetzung des sogenannten welschen Kammes. In derselben Richtung wie dieser, von NNW—SSO streichend, beginnt er am Sattel von Wurzelsdorf, 778 m hoch, erhebt sich in längerer Erstreckung bis über 800 m, sinkt dann wieder bis 700 und 650 m und fällt auf beiden Seiten, westlich gegen den Kamnitzfluss und östlich gegen die Iser steil ab.

Längs des rechten Ufers der oberen Neisse vollzieht sich der Abfall des Isergebirges, das sich hier in mehrere nach SW, S und SO streichende Rücken geteilt hat, zwischen denen die Thäler radial auseinander gehen, im Gegensatz zur Nordabdachung in sanft geneigten Formen, während der gegenüberliegende Parallelzug des Jeschkengebirges sowohl nach Norden als nach Süden steil abstürzt.

Es erübrigt noch ein Blick auf die Tiefebene, die sich im Norden an das Hochland der Lausitz anschliesst. Die Berührungslinie der beiden Bodenformen zeigt einen unruhigen Verlauf, zieht sich oft an den Flüssen mehr oder weniger weit hinauf, um dann vor den zwischen denselben zum Norden vordringenden Rücken wieder zurückzuspringen. Ihr Zug wird durch die Orte: Königsbrück, Kamenz, Elstra, Krieptitz, Löschau, Bolbritz, Niederuhna, Gross- und Klein-Welka, Bautzen, Sokulahora, Kubschütz, Rodewitz, Lauske, Oppeln am Löbauer Wasser, Görlitz, Kohlfurt und Bunzlau angedeutet. Die letzte Stufe des Hochlandes ist überall eine sanftgeneigte, flachwellige Landschaft, schon deutlich ihre zwiefache Natur bekundend, indem sie ausgesprochene Flachlandwegsamkeit mit dem widerstandsfähigen Gesteinsmateriale des Gebirges vereinigt. Den Untergrund der Tiefebene bildet die sogenannte Lausitzer Grauwacke, die mit diluvialen und alluvialen Auflagerungen so dicht bedeckt ist, dass nur hin und wieder durch eine Lücke derselben das Grundgebirge zu Tage tritt. Die Haupteigentümlichkeit dieser Landschaft ist ihr Wasserreichtum, der in zahllosen Sumpf-, Teich- und Seenbildungen alsbald das Gebiet beherrscht, nachdem sich die letzten Hauptläufer des Gebirgslandes im Niveau der Ebene verloren haben und besonders unmittelbar dies- und jenseits der sächsisch-preussischen Grenze zu massenhaften Anhäufungen derselben führt.

---

[32]) Höhenzahlen und einzelne topogr. Angaben sind dem Archiv für die naturwissenschaftliche Durchf. Böhmens entnommen. Kořistka a. a. O. 1877. S. 11.

Digitized by Google

Die Bodenverhältnisse und der Verkehr.

Aus dieser physiographischen Darstellung ergiebt sich, dass die Bodenverhältnisse dem Verkehre nirgends unverhältnismässige Schwierigkeiten in den Weg legen, sondern dass im Gegenteil der physikalische Bau des Landes ihm in manchen Beziehungen fördernd entgegenkommt. So bietet sich dem zwischen dem Westen und Osten sich bewegenden Doppelstrome des Verkehrs die wegsame Schlussstufe der Mittelgebirgsabdachung als das einzig bequeme Terrain zwischen dem gleich ungünstigen Hoch- und Tieflande dar, während andererseits gewisse Einsenkungen im Relief des Landes, die dasselbe in diagonaler Richtung durchziehen, wie jene aus der Bucht der Elbe auf Königsbrück und Bautzen oder jene von Löbau auf Zittau zu, sich als natürliche Förderer gleichen Zwecken dienstbar erweisen. Hierin befindet sich die Oberlausitz in einem vorteilhaften Gegensatze zu ihrem Parallelgebiet an der Weser, insofern dasselbe dem Verkehre in der Überwindung der flachen Rücken und scharfen Kämme des subherzynischen Hügellandes ungleich grössere Opfer zumutet, als es hier der Fall ist. In augenfälliger Übereinstimmung aber befinden sich beide Gebiete in ihren Beziehungen zum Süden und in den in der Natur gegebenen Möglichkeiten der Realisierung derselben. Was dort das Leinethal und die hessische Senke, das ist hier der schmale Tieflandsstreifen an der Neisse, der sich wie die Trichtermündung eines Stromes in das Gebirgsland hineinzieht, und der im Gegensatze zu den breiten Buchten, mit denen er den Namen teilt, wohl treffender als orographisches Ästuarium bezeichnet würde. Dasselbe bietet die beste Gelegenheit einer bequemen Annäherung an das Gebirge, und seine anziehende Kraft musste sich auf ein um so grösseres Gebiet erstrecken und um so erfolgreicher wirken, als sich ihm auf dem ganzen Boden der Lausitz kein auch nur entfernt so günstiger Zugang konkurrierend an die Seite stellte. Dazu gesellt sich noch der vorteilhafte Umstand, dass gerade in der Verlängerung der Hauptrichtung desselben einige sehr brauchbare Übergänge über das Gebirge führen, die, abgesehen von ihrer mässigen Höhe, umso einladender erscheinen mussten, als dasselbe an dieser Stelle die geringste Breitenausdehnung besitzt und zudem auch gerade von hier aus günstige Terrainverhältnisse die weitere Verbindung mit dem innern Böhmen erleichtern. So muss man auf Grund zahlreicher natürlicher Bedingungen jenen Pässen die Hauptbedeutung zusprechen, die in unmittelbarer Nähe der Einmündung des Tieflandstreifens in das Zittauer Becken liegen. Das widerspricht scheinbar den elementarsten verkehrsgeo-

Digitized by Google

graphischen Begriffen, insofern vor allem die von der Natur gezogenen Linien, insbesondere die Flussthäler, jeglicher Bewegung, der individuellen wie der geschichtlichen, ihre Richtung vorschreiben. Wohl — das mag auch hier die Entwicklung der Dinge gewesen sein. Die Thalwege, die gerade hier wie die Glieder einer Kette ineinander greifen, sind die Bahnen gewesen, auf denen sich die frühesten historischen Verkehrsbeziehungen vollzogen haben. Aber die Kürze des Weges ist dem Verkehr nicht minder erstrebenswert als die bequeme Basis. Darum schreckt er auch vor einer energischen Kraftleistung nicht zurück, wenn sie einen weiten Umweg umgehen hilft. Das war auch hier der Fall. Obwohl der Nordabfall des Lausitzer Gebirges steil ist, so wiederholt sich doch auch hier die Erscheinung, die der ganze Sudetenzug bietet, dass der Verkehr nur die Querthäler der Flüsse benutzt, die Längsthäler aber meidet, um grosse Umwege abzuschneiden, und es gilt von der Naturstrasse der Neisse dasselbe, was Penk vom Riesengebirge sagt: „Höchst selten führt eine Strasse nur in einem Thale hinein in die Gebirge, meistens schneiden die Wege die abwechselnden Quer- und Längsstrecken ab und benutzen nur die ersteren, die kürzesten Linien innehaltend.“ Übrigens mag sich im vorliegenden Falle der Verkehr umso leichter entschlossen haben, den Thalweg der oberen Neisse zu meiden, als auf ihm, abgesehen von dem Zeitverlust, auch die Überwindung orographischer Hindernisse nicht ausgeschlossen war, im Gegenteil die Wasserscheide zwischen Neisse und Iser, die zudem gegen letztere sehr steil abfällt, höhere Pässe besitzt als das Lausitzer Gebirge an gelegenerem Orte.[33])

Obwohl demnach die Naturverhältnisse der Lausitz dem Verkehr in allen seinen Richtungen, die nach der allgemeinen Lage des Landes — und dem Bodenbau Deutschlands entsprechend, in Frage kommen, sich als durchaus förderlich erweisen und sich also für seine Zwecke vorzüglich qualifizieren, so ist doch nicht zu übersehen, dass derartige Bedingungen nur potentieller Natur sind und die menschliche Freiheit von zwingenden Naturgesetzen noch immer einen weiten Spielraum zwischen dem Bedingenden und dem Bedingten, zwischen Ursache und Wirkung lässt.[34]) Es wird demnach behufs Ermittlung, inwieweit die natürlichen Formen mit historischem Inhalte gefüllt worden sind, also ihre Wirksamkeit von Erfolg war, ein Blick auf die Geschichte des Verkehrs, soweit sich darin der Einfluss der natürlichen Bedingungen unzweifelhaft

[33]) Der Pass von Langenbruck, heute Eisenbahnstation, ist 500,6 m, der von Mutkeov 571 m.

[34]) Ratzel: a. a. O. II. 465.

Digitized by Google

zu erkennen giebt, nicht zu umgehen sein, denn erst Natur und Mensch, Notwendigkeit und freier Wille sind es, die vereint alle Erscheinungen in der Menschenwelt hervorbringen.[35])

Ein Produkt dieser beiden Faktoren ist auch der Verkehr, und die Phasen in dem Zusammenwirken derselben, deren Wechsel in der Regel einseitig bedingt ist, sind die natürlichen Perioden seiner Geschichte.

So sei es auch versucht, den historischen Teil dieser Arbeit entsprechend zu rubrizieren und den für vorliegenden Zweck nötigen geschichtlichen Stoff unter folgende anthropogeographische Gesichtspunkte zu gruppieren:

1. Periode.

Die verkehrsbildenden Faktoren in harmonischer Zusammenwirkung.

2. Periode.

Die Naturbedingungen in gebundener Wirksamkeit.

3. Periode.

Die Wirksamkeit der Naturbedingungen in dem Zustande allmählicher Befreiung.

---

[35]) Kohl: a. a. O. S. 524.

Digitized by Google

II.

Die Naturbedingungen der Oberlausitz in ihrer Wirksamkeit für den Verkehr.

1. Periode.

Die Oberlausitz tritt, wie der gesamte Osten Deutschlands, verhältnismässig spät in das Lichtfeld der Geschichte ein. Erst die Regermanisation und das mit ihr Hand in Hand gehende Christentum lüften den Schleier, der bis dahin über diesen slavischen Ländern lag. Aber bereits in dieser frühesten geschichtlichen Periode tragen dem Lande seine geographische Lage und gewisse morphologische Eigenschaften ihre Früchte, wenn auch zum Teil unerwünschte. Die zwei historischen Hauptlinien des Verkehrs zeigen im Anschluss an die von der Natur gezogenen Bahnen die Anfänge eines Betriebs, oder vielleicht schon mehr als dies. In ostwestlicher Richtung bewegten sich durch die Lausitz die verheerenden Kriegszüge der Polenfürsten im Kampfe gegen die deutsche Kaisermacht, und die Belagerung und der Friede von Bautzen vom Jahre 1018 sind deutliche Beweise dafür. Nicht minder funktionierte bereits damals die in dem Thal der Neisse gegebene Verbindung nach Böhmen hin. Im Jahre 1076 kam die Oberlausitz, nachdem sie zeitweilig zur Mark Meissen und zu Polen gehört hatte, schenkungsweise an Böhmen, mit dem sie ethnographisch verwandt und wiederholt gegen den gemeinsamen germanischen Feind (unter Samo 631 und 643) verbunden war, weshalb man in dieser Belehnung an den Böhmenkönig Wladislaus wohl mehr als einen blossen Zufall sehen kann. Übrigens mögen angesichts der leichten Verbindungsmöglichkeit zwischen beiden Ländern die Beziehungen seit jenen frühesten Berührungen nicht geruht haben, worauf der frühgeschichtliche mannigfache innige Zusammenhang zu deuten scheint.[36])

---

[36]) Vergl. Feyerabend: Verhdlgn. der Berl. Gesellschaft für Anthropologie und Urgeschichte 1892, S. 410 ff. Vergl. auch Lippert, Sozialgesch. Böhmens Bd. I. 71. 1896.

Digitized by Google

Derartige fertige Erscheinungen am Anfange geschichtlicher Perioden deuten auf uralte Traditionen hin, die allein schon in die prähistorischen Zeiten zurückführen, auch wenn nicht, wie im vorliegenden Falle, eine Fülle archäologischer Denkmäler südlichen Charakters noch besonders dazu aufforderte. Demnach gewinnt es den Anschein, als ob die Strasse, älter als jede andere des Landes, nicht bloss der gegenseitigen Verbindung der beiden Nachbarländer, sondern weit allgemeineren Beziehungen gedient hätte und in der Kulturbewegung zwischen dem Süden und Norden Europas nicht unbeteiligt geblieben sei.

Die älteste Bedeutung des meridionalen Verkehrsweges der Oberlausitz.

Wie schon im Eingange erwähnt, deuten die zahlreichen archäologischen Denkmäler, die man dem Boden der Lausitz entnimmt, auf eine sehr frühe Kultur des Landes, und eine nicht geringe Menge derselben lässt unzweifelhaft südlichen Ursprung vermuten und auf frühzeitige Beziehungen zu den Kulturgebieten des Mittelmeeres schliessen. Hier lagen nämlich die ersten Stätten europäischer Kultur. Die klassischen Völker, Griechen und Römer, treten frühzeitig auf den Schauplatz der Geschichte und unterhalten lebhafte Beziehungen zu dem Norden Europas. Aber nicht minder bedeutend und gewissermassen noch früher übt das Volk der Etrusker in jener Richtung seinen Einfluss aus. Die Kultur ist also in Europa in südnördlicher Bewegung vorgedrungen, und seit Jahren ist man an der Arbeit, die Wege zu bestimmen, die die Civilisation verfolgt hat, um vom Süden zum Norden zu gelangen. Man will, wie Kohn in der Einleitung zu v. Sadowskis „Handelsstrassen“ sagt, die Vorgeschichte des Nordens von Europa durch die Geschichte des Südens aufhellen.

Die Etrusker sind das Volk, dem man heute mit fast zweifelloser Gewissheit die unerschöpfliche Masse der Bronzegeräte zuschreibt, die man in unsern Gegenden als archäologische Funde aus der Erde gräbt. Die etruskische Metallindustrie, die westasiatische Kulturelemente und griechische Gedanken zu einer durchaus spezifischen Form verarbeitete, war im Altertume von höchster Bedeutung. „Das Kunsthandwerk der Etrusker blühte schon, als Rom noch eine kleine Ansiedlung war. Ihrer gedenkt schon die Tempelinschrift von Karnak, die erst in letzter Zeit entziffert worden ist und die in 77 Zeilen von den Kriegszügen verbündeter Mittelmeervölker, der Lycier, Achaier, Sizilier und Etrusker gegen Ägypten er-

Digitized by Google

zählt. Diese Verbündeten wurden von den Ägyptern unter Ramses dem Grossen geschlagen. In dem Verzeichnis der Beutestücke werden 9111 Bronzeschwerter aufgeführt, was auf eine hochentwickelte Bronzeindustrie schliessen lässt."[37]) Eine Menge grosser und kleiner Statuen, Urnen, zahlreiche Hausgeräte und Kandelaber von Bronze, eiserne und bronzene Waffen zeugen von der Geschicklichkeit der Etrusker in der Giess- und Schmiedekunst. Wiberg[38]) schreibt: „In betreff der Waffenfabrikation hat man bemerkt, dass sie nicht nur die gewaltigen Truppenmassen der Römer zur Zeit der Republik mit Waffen versorgten, sondern auch noch obendrein für einen bedeutenden Absatz durch den Handel ausreichten (Saken 133)." Abgesehen von ihrem Seeexport, verfrachteten sie auch einen grossen Teil ihrer Erzeugnisse auf dem Landwege nach dem Norden. Auf diese Weise sind, teils in östlicher Richtung auf die jetzigen östreichischen Staaten zu und die Donau hinab, teils durch die Schweiz, den Rhein entlang nach Belgien und über Hannover bis Dänemark die Kunsterzeugnisse der Etrusker über ganz Europa verbreitet worden. Auch Lindenschmit[39]) ist von dem etruskischen Ursprung dieser Funde überzeugt, und er sagt: „Der Umstand, dass sämtliche Gefässe in Grabhügeln gefunden und Arbeiten dieser Art in den römischen Niederlassungen selbst — mindestens auf deutschem Boden — zu den grössten Seltenheiten gehören, ist wohl geeignet, die Annahme vorrömischer und zwar etruskischer Berührungen und Handelsverbindungen mit dem Norden zu bestätigen." So schreibt auch schon Plinius im XXXIV. Buche 7,16: „Signa Tuscanica per terras, quae in Etruria facticata, non est dubium," obwohl er sonst über den etruskischen Handel mit den transalpinischen Gegenden keine besondere Kenntnis zu haben scheint.

Aber nicht allein die Hoffnung auf gewinnbringenden Absatz seiner Industrieerzeugnisse trieb den etruskischen Händler zu den nördlichen Barbaren, die wohl auch zumeist nicht über die nötige Kaufkraft verfügen mochten. Es war vielmehr auch das Bedürfnis nach einigen Naturprodukten, das die Südländer zu den Hyperboreern führte, nach Zinn und Bernstein. „So war auch hier", sagt Lamprecht,[40]) „kaufmännische Selbstsucht die Vorläuferin viel reicherer geistiger Beziehungen".

---

[37]) Feyerabend: a. a. O. und Jahreshefte der Gesellschaft für Anthropologie und Urgesch. der O.-L. III. 179 ff.

[38]) „Der Einfluss der klass. Völker auf den Norden durch den Handelsverkehr." C. F. Wiberg. Übers. v. Mestorf. S. 17.

[39]) Ebenda, S. 18.

[40]) Deutsche Geschichte, I. Bd. 2. Auflage, S. 29.

Digitized by Google

Zwischen den Kulturgebieten des Südens und den Fundorten jener Naturprodukte bewegten sich, soweit nicht der Seeweg gewählt wurde, die Ströme des Verkehrs quer durch Europa. Das Zinn, das auf den britischen Inseln gefunden wurde, führte zu den Kelten, der Bernstein, den Nord- und Ostsee boten, zu den germanischen Völkern. Obwohl, wie es in der Natur der Sache liegt, von derartigen Verkehrs- und Handelsbeziehungen vor allem die Pole derselben den Hauptgewinn ziehen, so gehen dieselben doch keineswegs spurlos an jenen Gebieten vorüber, die sie zu durchziehen gezwungen sind.

In den frühesten Zeiten wusste man nur, dass am westlichen Gestade von Dänemark Bernstein gefunden werde. (Pythias nennt als Hauptfundort die Insel Abalus.) Das Gerücht, dass sich weiter östlich derselbe in grösserer Menge finden solle, hat den Handelswegen eine andere Richtung gegeben. Das Ziel war zunächst die Weichselmündung, wo jedenfalls ein grosser Vorrat des fossilen Harzes die fremden Kaufleute auf lange befriedigte. Erst nach Erschöpfung dieser Quelle ist man an die eigentliche Bernsteinküste, die zu beiden Seiten von Brüster-Ort liegt, vorgedrungen.[41])

Inwiefern ist nun die Vermutung berechtigt, dass auch die Oberlausitz in Beziehung zu diesen frühen europäischen Kulturbewegungen gestanden habe?

Abgesehen von dem Handel, der die Industrieerzeugnisse der südlichen Kultur in die nördlichen Länder des Erdteils führte, kann selbstverständlich die Lausitz nur für jene Verkehrsbeziehungen in Frage kommen, die zwischen dem Süden und der Ostsee unterhalten wurden.

Die Beantwortung jener Frage ist eine doppelte. Es sprechen für eine derartige Annahme:

1. natürliche Gründe: Lage, natürliche Verbindungswege, orographische und physiographische Verhältnisse,
2. gewisse historische Momente: älteste Besiedlung, archäologische Funde.

ad 1.

Die Lage der Oberlausitz zu den beiden Kulturgebieten.

Das südliche Kulturgebiet, das hier in Frage kommt, ist Italien. Hier wohnte das Volk der Etrusker. Dieselben beherrschten die Pomündung und hatten hier solche Massen von rohem und bearbeitetem Bernstein auf Lager (Aquileja), dass die

41) v. Sadowski: Handelswege, S. 22.

Digitized by Google

Griechen glaubten, hier sei die Heimat desselben, da die geschäftskundigen Etrusker sich wohlweislich hüteten, die wahren Fundorte und die Wege dahin zu verraten. Als Fundstätte aber ist die samländische Küste zu betrachten. Der Länderstreifen, der beide Gebiete miteinander verbindet, ist als die Verkehrszone anzusehen, auf der sich die Transporte bewegten. Allen Ländern, die an derselben partizipieren, muss unter gewissen natürlichen Einschränkungen die Berechtigung zugesprochen worden, sich als mögliche Durchgangsgebiete dieser Bewegungen zu betrachten. Zu denselben gehört auch die Lausitz. Sie bildet einen Teil der nordwestlichen Flanke jenes Verbindungsstreifens.

Natürliche Verkehrswege.

Diese auf den ersten Blick problematisch erscheinende Annahme erlangt, soweit sie sich auf unser Gebiet bezieht, durch einige physikalische Eigentümlichkeiten jener Zone einen höhern Grad von Wahrscheinlichkeit.

Quer durch dieselbe, sie in ihrer ganzen südwestlich-nordöstlichen Richtung fast halbierend, zieht sich der Wall der Sudeten, angefangen vom Lausitzer Gebirge bis zum Mährischen Gesenke, in einer Länge von ca. 270 km. Durch diese Gebirgsbarre, die sich fast rechtwinklig der Verkehrsrichtung in den Weg legte, war den Handelsbeziehungen ein Hindernis bereitet, das sich um so empfindlicher bemerkbar machen musste, je weniger günstige Übergänge es bot. Im mittleren Teile des ganzen Gebirgszuges standen dem Verkehr nur die Glatzer Pässe als bequeme Passage zu Gebote, die sich denn neben der am Südostfusse vorüberführenden Naturstrasse der mährischen Pforte einer lebhaften Frequenz zu erfreuen hatten. Eine dritte Gelegenheit endlich, auf bequemem Wege zum Norden zu gelangen, bot das Lausitzer Gebirge, das mit seinen niedrigen Pässen und günstigen Zugangsverhältnissen besonders anziehend wirken musste. Damit war aber die Möglichkeit der südnördlichen Handelsbeziehungen auf drei Punkte eingeschränkt, die dadurch aber um so grössere Bedeutung haben mochten, als über sie hinweg gleichzeitig auch der Export südlicher Industrieerzeugnisse erfolgte.

Während nun die Forschung insbesondere jenen beiden ersten Wegen, die March entlang und an der Oder fortschreitend und andererseits durch den Glatzer Kessel und an der Glatzer Neisse hin,[42]) ihre Aufmerksamkeit schenkte, hat

---

[42]) Vergl. v. Sadowski: Handelsstrassen, S. 71 u. ff. und 131 u. ff.

Digitized by Google

man in Hinsicht auf den ältesten Verkehr dem letztern erst in neuester Zeit angefangen, Beachtung zu schenken.[48])

Wie jene östlichen Thore ist auch die Lausitzer Passage, wie wir sahen, durch die Gunst der Naturverhältnisse ausgezeichnet. Für den ältesten Verkehr dürfen natürlich keine geordneten Strassenzüge im heutigen Sinne angenommen werden. Die Kaufleute zogen eben die von der Natur gebotenen Wege, die sich allmählich zu Handels- und Verkehrsstrassen ausbildeten. Gerade wie der Seefahrer in den Zeiten, die vor der Erfindung des Kompasses lagen, nur an der Küste hinsegelte und das Land nicht aus dem Auge liess, ebenso wird auch der Kaufmann, der in das Innere der Kontinente drang, sich an bekannte Punkte gehalten haben, von denen er dann schrittweise weiterging. So mögen, wie es ja auch noch heute in analogen Fällen geschieht, wohl zumeist die Flüsse die Richtung des Vordringens bestimmt haben. Dies wird um so mehr der Fall gewesen sein, als ja auch die Flussgebiete von den Menschen zur Besiedlung bevorzugt werden und der Kaufmann im eigenen Interesse den Siedlungen nachzugehen gehalten war. Nun ist aber, wie schon angedeutet, die Lausitz sowohl nach Norden als nach Süden durch eine glückliche Flussthalverkettung vorteilhaft verbunden. Die Thäler der Iser, Moldau und Traun stellen eine natürliche Verbindung mit dem am weitesten nach Norden vorgeschobenen südlichen Kulturzentrum von Hallstadt und unserer Landschaft her, von wo aus im Thal der Neisse und Oder wiederum eine direkte Naturbahn bis zur Ostsee gegeben ist. Dass aber zwischen Hallstadt und dem Norden lebhafte Beziehungen bestanden haben, das beweisen die massenhaften Bernsteinfunde in jenem und die zahllosen prähistorischen Denkmäler, die man als Hallstadtfunde bezeichnet, in unseren Gegenden.

---

[48]) Schurz, Habilitationsschrift: Die Pässe des Erzgebirges: „Bereits in germanischer Zeit mag die dichtbevölkerte Lausitz ihre direkten Wege nach Böhmen gehabt haben."

Jentzsch: „Bis jetzt ist eine Haupthandelsstrasse vom Ostalpenende und der Donau aus, die March aufwärts und die Oder stromab, hin nach Posen nachgewiesen, von der aus anscheinend die ältesten Eisenfunde westwärts in die Gegend von Guben, Cottbus und Sorau gelangt sind. Aber ein Blick auf die Karte lehrt, dass es unerlässlich ist, die Frage zu stellen, ob nicht Neisse und Spree die natürlichsten und kürzesten Wege vom Süden her durch die Ober- und Niederlausitz gewesen sind." O. L. Jahreshefte I. 29.

Virchow: „Gerade hier in der Oberlausitz stehen wir auf dem Boden zahlreicher Berührungspunkte zwischen uns und dem Süden. Mehr und mehr ist die Überzeugung befestigt worden, dass Mähren und Böhmen Verbindungsglieder für eine Kultur waren, die südlich von der Donau heimisch war. Damals muss auch die Oberlausitz ein wichtiges Verbindungsglied gewesen sein zur Niederlausitz und zur Ostsee hin." Vortrag: Klassifik. der prähistor. Funde. O.-L. Jahreshefte I. 19.

Digitized by Google

Mehr als der ganze Sudetenzug musste für den Verkehr, der weiter zum Norden ging, die unwegsame Sumpflandschaft der norddeutschen Tiefebene ein Hindernis werden und an vielen Stellen zu verweilenden Verzögerungen und Umwegen Veranlassung geben. Da an dieser prähistorischen Versumpfung alle Flussgebiete des Ostens beteiligt waren, so konnte von einer Umgehung keine Rede sein; es musste das Hindernis vielmehr an seinen günstigsten Stellen gequert werden. Nach Plinius zu schliessen, müsste diese Möglichkeit eine ziemlich geradlinige und deshalb sehr kurze gewesen sein. Er schreibt in seiner Historia naturalis XXXVII, § 45 wörtlich: Sexcenties M. pass. fere a Carnunto Pannoniae abesse litus id Germaniae, ex quo invehitur (sucinum), percognitum nuper, vivitque eques Romanus ad id comparandum missus a Juliano curante gladiatorum munus Neronis principis, qui et commercia ea et litora peragravit, tanta copia invecta, ut retia coercendis feris podiumque tegentia sucinus nodarentur, arma vero et libitina totusque unius diei adparatus in variatione pompae singularum dierum esset e sucino. Maximum pondus is glebae attulit XIII librarum. (cit. bei v. Sadowski).

Aus der etwas kurz gegriffenen Angabe der Entfernung zwischen Carnunt und den nordischen Küsten hat man den Schluss gezogen, dass die Verbindung beider Orte eine möglichst direkte gewesen sein müsse, und so mag es gekommen sein, dass man den Weg über die Lausitz trotz seiner günstigen Naturbedingungen gar nicht in Betracht zog, da er auf den ersten Blick ein Umweg zu sein scheint. Aber die Annahme eines Strassenzuges über die Lausitz widerspricht keineswegs den Worten des Plinius, der von commercia ea, also von mehreren Handelswegen spricht; und auch der durch den nordwestlichen Bogen entstehende Zeitverlust fand seinen Ausgleich. Stellen wir nämlich eine möglichst geradlinige Verbindung zwischen den erwähnten Endpunkten her, etwa die March entlang oder durch die Glatzer Pässe, so hatte ein solcher Weg die sumpfigen Niederungen der Weichsel oder der Oder[44]) zu überwinden. „Der Weg", sagt v. Sadowski, „der sich der Länge nach durch Schlesien am rechten Ufer der Oder hinzog, traf der Reihe nach auf alle rechten Nebenflüsse dieses Stromes." Er musste also die zum Teil noch heute gefürchteten Moräste der Bartsch, der Obra, der Warthe und der Netze überschreiten, was bei dem damaligen Zustande derselben gewiss nicht ohne grosse Zeitversäumnis möglich war. Wesentlich einfacher musste sich der Transport über die Lausitz gestalten, wo ausser der

[44]) v. Sadowski, a. a. O., S. 5 u. ff.

Digitized by Google

Überschreitung der Oder nur Warthe und Netze zu bewältigen waren, wodurch der Umweg einigermassen ausgeglichen wurde. Freilich hat auch die Neisse keine Ausnahme gemacht von der allgemeinen prähistorischen Versumpfung, soweit sie der eigentlichen Tiefebene angehört, aber es ist ein anderes, parallel zu den Flüssen, auf der Wasserscheide sich zu bewegen, als in senkrechter Richtung auf ihre Thäler zu stossen und sie in ihrer öfteren Wiederholung queren zu müssen. Ausserdem muss sich aber die Morastbildung der Neisse in mässigen Grenzen gehalten haben, da an vielen Stellen die vorgeschichtlichen Gräberfelder, doch untrügliche Zeichen fester Siedelungen, bis hart an die Ufer des Flusses heranreichen. Von ganz besonderer Bedeutung aber ist für diese Frage der Umstand, dass sich in der Verlängerung der Hauptrichtung des Neissegebiets bei der heutigen Stadt Crossen ein bequemer Übergang über die Oder ermöglichen liess und dass ferner der „Pass“ von Crossen neben dem von Dihernfurt a. d. O. überhaupt die einzigen zwei trockenen Durchgänge zwischen den Morästen der obern und mittlern Oder erschlossen, und dass gerade jener erstere die älteste Kommunikationslinie zwischen den an der Warthe gelegenen Teilen Polens und der Lausitz war.[45])

ad 2.

Besiedlungsverhältnisse.

Die Lausitz ist ein Land von hohem prähistorischen Interesse, das deshalb auch die Beachtung der Forscher auf sich gezogen hat. Dank den Bemühungen zweier Gesellschaften,[46]) die sich die wissenschaftliche Explorierung der Prähistorie dieses Landes zur Aufgabe gesetzt haben, ist es möglich geworden, aus den archäologischen Denkmälern einigermassen sichere Schlüsse auf die vorgeschichtliche Vergangenheit machen zu können. Darnach scheint es sicher zu sein, dass das Land in der Steinzeit noch keine ständige Bevölkerung besass, denn die Funde aus dieser Periode sind äusserst spärlich. Die ältesten

---

[45]) v. Sadowski, S. 18. Derselbe zeichnet den weiteren Weg, wie folgt, vor: Der Reisende überschritt die Oder bei Crossen, die Obra bei Bomst und von hier aus hatte er schon einen trockenen Weg zu allen Wartheübergängen. Er ging von Bomst über Obersitzko a. d. W. Wer nun von der Warthe aus nach Norden reisen wollte, musste die Furt in der Biegung der Netze zwischen Uschtsch und Czarnikau überschreiten. Dann führt der Weg dem Lauf der Lubsonka entlang, zwischen Seenplatte und Heide hindurch zur Mündung der Weichsel.

[46]) Die eine für die Nieder-, die andere für die Oberlausitz.

Digitized by Google

Denkmäler, die immerhin bis ins 6. vorchristliche Jahrhundert hinaufreichen, sind Opferaltäre, die über das Land in grosser Anzahl verstreut sind, verschlackte Steinwälle und sogenannte Rundwälle, die sich auf einem Landstreifen von 9 Meilen Länge und 2—4 bezw. 11—16 Meilen Breite, von Kamenz bis Lauban in westöstlicher Richtung durch das Land ziehen und deren Zweck noch immer nicht hinreichend erkannt ist;[47]) Grabstätten, die eine reiche Ausbeute an Urnen mit zwar spärlichen, aber interessanten Beigaben von Bronze und Eisen liefern, werden in grosser Zahl aufgedeckt. Hiernach lässt es sich verstehen, dass die erwähnte Gesellschaft der Oberlausitz in der kurzen Zeit ihres Bestehens (seit 1889) die archäologische Sammlung zu Görlitz schon um weit über 2000 Funde, unter denen solche von grossem Werte sind, zu bereichern im stande war. Es lässt sich daraus auf eine starke prähistorische Bevölkerung des Landes schliessen, zumal einerseits die Forschungen sich noch lange nicht über das ganze Gebiet erstrecken und andrerseits durch Teilnahmslosigkeit und teilweise Unkenntnis des Publikums viele archäologische Denkmäler der Vernichtung anheimgefallen sind. Man könnte aber trotzdem die Bedeutung des Landes in den südnördlichen Verkehrsbeziehungen mit dem Hinweis bezweifeln, dass dasselbe durch das Gebirge und die ungeheuere Waldwildnis, deren Existenz durch die Spärlichkeit der Funde im und am Gebirge bewiesen wird, nach Süden zu gleichsam hermetisch abgeschlossen war.

Dies ist jedoch nach den neuesten Forschungen durchaus unrichtig. Dieselben haben dargethan, dass die Thongefässe vom Lausitzischen Typus ihre Verbreitung auch nach Böhmen gefunden haben und das Rayon derselben auf dem südlichen Ufer der Elbe bis Prag reicht. Hieraus zieht man den Schluss, dass sich der prähistorische Verkehr bereits über den Sattel zwischen dem Lausitzer- und Jeschken-Gebirge bewegte, und zwar in der Periode, die man als Übergang von der Hallstadt- zur Latene-Kultur bezeichnet.[48])

Diese wirtschaftliche Verbindung der Lausitz mit Böhmen ist insofern von Wichtigkeit, als dadurch etwaigen südlichen kulturellen Einwirkungen auf dieses ein zusammenhängendes Medium für die Ausbreitung auch über die natürlichen Grenzen

[47]) Schuster*) hält sie für Fortifikationswerke, Behla**) für Kultstätten, Schönwälder für die ältesten Denkmäler einer geordneten Strassenaufsicht. O. L. Mag. 1879.

*) Die alten Heidenschanzen Deutschlands etc. Dresden 1869.

**) Die vorgeschichtl. Rundwälle etc. Berlin 1888.

[48]) Prof. Píč-Prag: Vortrag, gehalten auf dem Anthropologentage zu Görlitz, Pfingsten 1895: Über die Verbreitung des Lausitzischen Typus in Böhmen.

Digitized by Google

Böhmens hinaus gegeben war.[49]) Dass Böhmen aber solche empfing, unterliegt angesichts der Nähe Hallstadts und im Hinblick auf die Fülle der bezüglichen archäologischen Funde, die das anthropologische Museum zu Prag birgt, keinem Zweifel. Hierdurch wird uns aber gleichzeitig die Frage nahe gelegt: Ist auch in den prähistorischen Altertümern der Lausitz südlicher Einfluss wahrnehmbar?

Archäologische Denkmäler südlichen Charakters.

Die weitaus grösste Zahl der Altertumsfunde der Oberlausitz gehört der Keramik an. Dieselbe ist schon deshalb von besonderer Wichtigkeit, als sie wohl am treuesten den jeweiligen kulturellen Standpunkt der vorgeschichtlichen Bevölkerung zum Ausdruck bringt, denn das Thongefäss verfertigte sich der prähistorische Mensch fast immer selbst, während ihm Waffen und Schmuck von fortgeschritteneren Völkern geliefert werden konnten.[50]) Die Gefässe der Lausitz, unter denen sich viele der um ihres hohen Alters willen geschätzten Buckelurnen befinden, bilden geradezu eine Spezialität innerhalb der prähistorischen Keramik überhaupt und sind von Virchow als Lausitzer Typus bezeichnet worden, nicht etwa deshalb, weil sie ausschliesslich auf die Lausitz beschränkt wären, sondern weil sie hier in grösster Zahl und unvermischt mit andern Typen gefunden werden. Ihr Verbreitungsgebiet ist ein sehr grosses, auch ausserhalb der Lausitz, und zwar strahlenförmig von hier ausgehend, so dass man die Lausitz als Centrum desselben ansehen kann. Von hier aus verbreiten sie sich nach Schlesien, Böhmen, Sachsen und Brandenburg. Virchow hat für diese Thongefässe, die man der Hallstadt-Kultur, also dem 7. bis 3. vorchristlichen Jahrhundert zuzuweisen pflegt, die Nationalitätenfrage offen lassend, die Bezeichnung „vorslavisch" gewählt. Dass sie nicht wendischen Ursprungs sein können, zeigt schon der Umstand, dass dieselben meist Bronzebeigaben enthalten, während von den Slaven angenommen wird, dass sie das Eisen bereits kannten, als sie in die von den Deutschen verlassenen Gebiete einrückten.

In das geschlossene Gebiet dieses Typus mit seinen scharf ausgeprägten Merkmalen[51]) hat sich, wie die Forschungen

[49]) Über die Besiedlungsverhältnisse nördlich der Lausitz siehe: Die Siedlungen an der mittlern Oder. Baldow, Hall. Dissert. 1886.

[50]) Osborne: Jahresheft für Anthropol. und Urgeschichte der Oberlausitz, I. 37.

[51]) Nach Osborne (a. a. O.) zeigen Gefässe folgende Eigentümlichkeiten.
1. Sie sind aus freier Hand gemacht (ohne Dreh- und Töpferscheiben).
2. Die Verzierungen sind meist Zusammenstellungen gerader Linien.
3. Die Henkel sind meist klein und auch hpts. nur an kleinen Gefässen.
4. Die grossen Urnen sind Aschenurnen, die kleinen Beigefässe.

Digitized by Google

der letzten Jahre ergeben haben, eine Anzahl interessanter Fremdlinge eingeschlichen, wie sie bisher nur an den Strassen gefunden wurden, die man mit Bestimmtheit als etruskische Handelswege erkannt hat. Es sind dies vor allem die bemalten und verzierten Thongefässe, deren Existenz man für die Lausitz bis vor kurzem bezweifelte.[52]) Das hat sich als irrig erwiesen. Im Jahre 1887 hat man bei Muskau a. d. Neisse eine prachtvolle Urne gefunden.[53]) Sie ist eine dickwandige Knochenurne von 31 cm Höhe. Sie ist henkellos; ihr Hals ist äusserlich und innerlich dunkelrot gefärbt. Innerlich ist die Farbe besser erhalten. Die ganze übrige Urne ist bis zum Absatz des Halses glänzend schwarz mit Graphit gefärbt. Von der Kehle am Halse an ist sie ornamentiert und zwar durch drei flache Buckel von etwa 5 cm Durchmesser. Zwei weitere Gefässe ähnlicher Art entstammen dem Gräberfelde von Zentendorf, Kreis Görlitz. Feyerabend beschreibt ein Grab, in dem er 23 Urnen noch ziemlich erhalten vorfand, von denen 9 graphitiert waren. Die Knochenurne war völlig zerdrückt, vasenförmig und braun ornamentiert. Unter den Trümmern lagen unzählige Stücke zerdrückter bemalter Gefässe. Beide der erwähnten Gefässe sind von geschlemmtem Thon von hellgelber Farbe gefertigt. Die Bemalung besteht in senkrechten braunroten Strichen. — Ein weiterer interessanter Fund ist das Vierlingsgefäss von Zentendorf. Dasselbe hat glänzendschwarzen Graphitanstrich. Ein zweites derartiges Gefäss wurde in Kunzendorf, Kreis Sorau, gefunden.

Als fernere Fundstätten bemalter Thongefässe sind Nieder-Bielau und Leschwitz zu bezeichnen.

Unter den Verzierungen der grossen Gefässe ist das aufgelegte Rad mit vier Speichen, das in der Regel als Abbild der rollenden Sonne aufgefasst wird, von besonderem Interesse. In Lucknitz bei Muskau a. d. Neisse wurden Scherben auf einer Grabstätte gefunden, von denen die eine mit dem Radornamente versehen war. Behla beschreibt ausserdem drei Scherben mit erhabenem Ornament und ist geneigt, in demselben eine Hindeutung auf die vierspeichigen Räder der dreirädrigen prähistorischen Bronzewagen zu erblicken. Jentsch dagegen ist der Meinung, dass das Radornament unzweifelhaft auf Einwirkung vom Süden her beruhe. „Vergegenwärtigt man sich," so führt er aus, „die häufige Verwendung desselben an den Gefässen Nieder-Östreichs, so wird man den Zusammenhang mit dem Süden nicht abweisen können." v. Sadowski[54]) er-

---

[52]) So Zimmer: Bemalte Thongefässe in Schlesien.
[53]) Feyerabend: Oberl. Jahresheft I. 44—47.
[54]) v. Sadowski: a. a. O. S. 139.

Digitized by Google

erwähnt einen ganz analogen Fund, der schon 1674 in der Gegend von Schmiegel, zwischen Oder und Bartsch, gemacht worden ist. Er hält ihn um so sicherer etruskischen Ursprungs, als nicht weit davon eine der ältesten Arten etruskischer Bronzenadeln gefunden worden sei.

Diese uns bekannten keramischen Gebilde, die durchaus von den landesüblichen Urnen des Lausitzer Typus abweichen, werden ausserdem auch noch durch den Umstand wichtig, dass sie sämtlich im Gebiete der Neisse gefunden worden sind, während sie westlich davon weder in der Ober- noch in der Niederlausitz vorkommen, wogegen sie in den östlichen, südöstlichen und südlichen Ländern durchaus nicht zu den Seltenheiten gehören.

Von ganz besonderer Bedeutung, sowohl für die Kultur der Völker im allgemeinen, als für den Norden Deutschlands und somit unseres Landes, war die Erfindung der Bronze. Die Bestandteile dieser Legierung sind teils in Deutschland gar nicht, teils in geringen Mengen vorhanden, deren Fundorte übrigens damals noch nicht bekannt waren. Es ist also ein Import anzunehmen, sei es ein solcher fertiger Geräte, sei es ein solcher des Rohmaterials. Im allgemeinen ist in der Oberlausitz die Ausbeute der Gräber an Bronze gering, sowie Depotfunde selten. Die prähistorische Bevölkerung muss sehr arm gewesen sein. Es dominieren: Celts, Hohlcelte, Lanzenspitzen, Celte mit Federn oder Ohren, Sicheln, Schwerter, Messer und Schmucksachen, als Arm- und Beinringe. Weitaus die meisten vorgeschichtlichen Funde gehören der Hallstadtperiode[55]) an. Der Mittelpunkt dieser Kultur war Hallstadt. Zwischen diesem und dem Norden muss ein lebhafter Verkehr bestanden haben, und durch diesen dürften zahlreiche Bronzegegenstände in das Land gelangt sein.[56])

Quantitativ und qualitativ am hervorragendsten sind die Bronzefunde der Niederlausitz, was nicht auffällig erscheint. Besonders ist es aber hier das Gebiet des Zusammenflusses von Oder und Neisse mit dem Mittelpunkt Guben, das archäologische Berühmtheit erlangt hat. Hier fand man, um nur weniges zu erwähnen, den etruskischen Bronzehelm von Beitzsch (Original in London), den dreirädrigen Bronzewagen von Burg, das Hakenkreuz von Reichersdorf, die herrliche Spiralfibel von Forst u. s. w. Die archäologische Bedeutsamkeit des vorerwähnten Gebietes erklärt sich augenscheinlich durch den Umstand, dass hier, wie der Zusammenfluss zweier Flüsse erfolgt,

---

[55]) Feyerabend: Jahresheft III. 183.

[56]) Vergl. Lamprecht a. a. O. Bd. I. 36 und 37.

Digitized by Google

auch eine Kreuzung zweier, die betreffenden Thäler verfolgenden Verkehrsstrassen stattfand,[57]) was naturgemäss eine intensivere kulturelle Entwicklung des Landes bedingen musste. So ist man denn auch, trotzdem nach dem jetzigen Stande der Forschung der Bronzeguss im Lande selbst betrieben worden ist, sei es von heimischen, sei es von wandernden Handwerkern, nicht mehr darüber im Zweifel, dass die grösseren, kunstvoller gearbeiteten Stücke durch Einfuhr vom Süden oder Südosten hierher gelangt sind.

Die Funde der Oberlausitz, die sich weit einfacher darstellen, weisen, wie auch schon die Thongefässe, mit weit grösserer Deutlichkeit nach Süden als nach Südosten.[58]) Von besonderer Wichtigkeit ist der Depotbronzefund, der am Kaltenstein bei Zittau gemacht wurde und der aus über 50 Stück zum Teil zerbrochener Geräte bestand,[59]) weniger wegen der Seltenheit der Exemplare, als durch die Lage seines Fundortes, der sich in unmittelbarer Nähe der bequemsten Gebirgsübergänge befindet. Ein anderer Bronzefund, der in der Gegend von Grottau gehoben wurde, scheint darauf zu deuten, dass auch die Passage längs der oberen Neisse benützt wurde. Von besonders hervorragendem Interesse ist aber eine Bronzefigur des Jupiter, 15,5 cm hoch, in vorzüglichster Ausführung und mit wundervoller dunkler Patina, welche nach Feyerabend der Zeit Hadrians oder der unmittelbar darauf folgenden zuzuweisen ist. Sie wurde 1843 in Siegersdorf a. Queis (Oberlausitz) „tief im Sande" gefunden.[60])

An diese archäologischen Denkmäler der beiden Lausitzen schliesst sich eine Reihe provinzialrömischer Gräberfelder mit Eisenbeigaben. Es sei hier nur auf das von Reichersdorf hingewiesen, von dem Weigel[61]) sagt: „Es dürfte bei weitem das reichhaltigste und bedeutendste Grabfeld dieser Periode sein,

---

[57]) Virchow: Berl. Verhandlungen der Gesellschaft für Ethngr., Anthrop. und Urgesch. 1886, S. 567: „Vom Reichtum dieses ganzen Gebiets an Altertümern will ich nur erwähnen den Scarabäus und die römischen Münzen (Verhdlgn. 1881, S. 181). Ganz nahe liegt auch Vettersfelde, berühmt durch den grossen Goldfund (Verhdlgn. 1884) und der Helm v. Beitzsch, ein Ring und ein Dolch (Verhdlgn. 1881, S. 257) lauter Funde ersten Ranges und von höchster Seltenheit, um nicht zu sagen einziger Art. Man wird daher wohl nicht zweifeln dürfen, dass durch diese Thäler eine alte Verkehrsstrasse angenommen werden muss. . . ."

[58]) Feyerabend: Obl. Jahreshefte III, 183.

[59]) Moschkau: Prähist. Altert. der O.-L. III, Neues Laus. Magazin 1885.

[60]) Feyerabend: Jahresheft III, 184. Die Statue befindet sich im anthrop. Museum zu Görlitz.

[61]) Mitteilungen der Gesellschaft für Anthropologie und Altertumskunde in der N.-Lausitz. Bd. II, 16.

Digitized by Google

denn die übrigen von Amtitz, Strega und Liebesitz . . . haben doch nicht entfernt weder qualitativ noch quantitativ solches Material geliefert wie dieses . . .“ Abgesehen von den Thonwaren sind die Fundstücke als Importartikel anzusehen und der mittleren, teilweise frührömischen Zeit zuzurechnen, während als Ursprungsgebiete die römischen Provinzen an der Donau: Nieder-Pannonien, Illyrien etc. zu betrachten sind. Ein ganz ähnlicher Fund ist in Jauernick in der Oberlausitz gemacht worden. Dieser Ort ist von besonderem Interesse dadurch, dass er unmittelbar an der Verkehrsstrasse der Neisse liegt und dass zwischen ihm und dem Süden auch noch in frühgeschichtlicher Zeit die Beziehungen sehr rege waren.[62])

Endlich sei noch ein Blick auf die prähistorischen Münzen gerichtet, die auf dem Boden der Lausitz gefunden worden sind. Es sind zumeist römische Stücke, denn die Römer suchten ja durch Handelsbeziehungen zu den Germanen eine Art friedlicher Eroberung zu bewerkstelligen und unterhielten einen sich in den Formen des Grossbetriebs bewegenden Verkehr mit den hyperboreischen Ländern. Auf dem Gebiete der heutigen Oberlausitz sind die Münzfunde überaus spärlich vertreten. v. Sallet stellt im ganzen 8 zusammen, nämlich sechs Kaisermünzen, eine Familienmünze und nur eine griechische (kleinasiatisch) [Antoninus Pius—Cyzicus und Ephesus.] Dazu kommt ein erst kürzlich in Königshain bei Görlitz gefundenes silbernes Tetra-Drachmen-Stück Philipps von Mazedonien (Nachprägung). Der neueste Fund (Weihnachten 1895) ist eine Münze des Kaisers Commodus; Fundort Kreis Lauban (Oberlausitz).

Etwas reicher ist die Niederlausitz mit prähistorischen Münzen bedacht. Ihr werden nach v. Sallet 19 zugeschrieben, die sich auf 6 Fundorte verteilen. Jentsch vervollständigt durch seine neuen Forschungen diese Angabe durch Anführung von weiteren 13 Stück aus 4 Fundorten.[63]) Die in der Niederlausitz gefundenen Münzen repräsentieren die lückenlose Reihe der römischen Regenten von der Mitte des 1. nachchristlichen Jahrhunderts bis 280. Das ist ein Zeitraum von 230 Jahren. Die Reihe verdichtet sich im 3. Jahrhundert, namentlich in den 23 Jahren von 211—235 (8 Funde) und noch mehr in den Jahren von 235—268 (19 Funde).

---

62) Feyerabend: Bezhgn. der O.-L. zum Süden in vorgesch. Zeit. O.-L. Jahresheft III, 179 und ff.

Vergl. auch Undset: Das erste Auftreten des Eisens im Norden. Übers. v. Mestorf. S. 180 ff. Desgl. Oberls. Jhrsheft. I. 48.

63) N. L. Magaz., Bd. 51, 263.

Weiteres siehe in den Mttlgn. der Gesellschaft für Anthrop. und Altertumsforschung in der Nieder-L. III. Bd. 4. Heft, S. 187.

Digitized by Google

Aus der geographischen Verbreitung der Münzfunde ist ersichtlich, dass der Kreis Guben, d. i. das Gebiet der Neisse, in dem Jahrhunderte von 140—240 am stärksten beteiligt ist, während etwa von 215—280 Cottbus je länger, je mehr hervortritt.

Wenn es demnach aus geographischen und historischen Gründen für im hohen Grade wahrscheinlich gelten muss, dass die Oberlausitz von den Beziehungen, die in prähistorischer Zeit zwischen dem Süden und Norden unterhalten wurden, berührt worden ist, so lassen sich doch dafür, ob dieselbe auch als Durchgangsland für Bernsteintransporte benutzt worden ist, spezifische Beweise nicht erbringen, wenn man von einem der Hallstattzeit angehörigen Depotfunde von 14 bronzenen Ringen und mehreren faustgrossen Stücken Bernstein (Fundort: Schmölln bei Bischofswerda; Zeit 1821) absieht. Sonst ist die Oberlausitz dieses fossilen Harzes durchaus bar, während Böhmen dasselbe sowohl in rohem als bearbeitetem Zustande in ansehnlicher Menge besitzt.

Es lässt sich deshalb über die Frage, ob der baltisch-adriatische Bernsteinverkehr mit der Lausitz in Verbindung zu bringen sei, nur folgendes sagen:

Es ist in Erwägung der günstigen natürlichen Bedingungen und in Anbetracht des Umstandes, dass die archäologischen Funde der Lausitz die Anwesenheit südlicher Völker in unsern Gegenden zur Evidenz darthun, nicht unwahrscheinlich, dass man den Bernstein der Ostsee auch durch die Lausitz zum Süden führte, wenn auch, nach dem jetzigen Stande der archäologischen Forschung zu urteilen, dies keineswegs ein Haupthandelsweg gewesen sein kann, da wohl sonst die prähistorischen Zeugen für diesen Zweig des Verkehrs nicht also spärlich vertreten sein würden.

Die früheste Bedeutung des latitudinaren Verkehrsweges der Oberlausitz.

Die weitaus bedeutendste Verkehrsader der Oberlausitz war in geschichtlicher Zeit die sogenannte hohe Landstrasse oder via regia, die das Land in westöstlicher Richtung durchzog. Dieselbe bildete ein Teilstück einer für ganz Deutschland ungemein wichtigen Verkehrslinie, die vom Rheine her über Eisenach, Erfurt, Leipzig, Grossenhain, durch die Lausitz über Bautzen und Görlitz nach Schlesien zog und deren historische Anfänge bis ins 13. Jahrhundert zurückreichen. Im 14. Jahrhundert werden die urkundlichen Nachrichten zahlreicher und zuverlässiger. In dieser Zeit wird die via regia Lusatica oder strata regia, wie sie in einem Vertrage Markgraf

Digitized by Google

Heinrichs mit dem Bischof Konrad von Meissen vom 22. Mai 1252 genannt wird, öfters befahren.[64]) Wenn von diesem grossen Strassenzuge gerade der Teil am frühesten festgelegt erscheint,[65]) der auf die Oberlausitz entfällt, so ist der Grund darin zu suchen, dass vor allem hier der Verkehrsstrom ein sehr bedeutender war, da sich aus gewissen früher dargelegten geographischen Ursachen sowohl östlich als westlich vor Eintritt in die Landschaft mehrere Verkehrslinien zu einer einzigen vereinigten, um sich erst beim Austritt je nach ihren Zielen zu differenzieren.

In jenen ältesten geschichtlichen Daten liegen aber keineswegs die Anfänge der Strasse überhaupt, vielmehr ist auch hier ein prähistorischer Ursprung anzunehmen. Dieselbe erscheint in ihrem ganzen Verlaufe so innig an die vorgezeichneten Linien geknüpft, dass sie als ein ausgezeichnetes Beispiel der Abhängigkeit der Verkehrswege von der nötigenden Gewalt der Natur gelten muss und es den Anschein gewinnt, als habe sie bereits den Völkerbewegungen, die sich von Osten zum Westen nördlich der Mittelgebirge vollzogen, in ihrer Hauptrichtung als Basis gedient. Zog nicht das Mongolenheer, das nach der Schlacht bei Liegnitz im Jahre 1241 den Rückzug antrat, auf demselben Wege westwärts? Und spricht nicht auch die frühe Besiedlung der Mittelgebirgsabdachung im allgemeinen und der Lausitz im besonderen, bewiesen durch zahlreiche archäologische Denkmäler, gleichfalls für diese Annahme? Es ist auch nicht daran zu zweifeln, dass die Slaven in ihrer jahrhundertelangen Sesshaftigkeit in unsern Gegenden bereits Teilstücke dieses natürlichen Verkehrsweges festlegten. So ist in der Grenzurkunde vom Jahre 1213, die eine Regelung des bischöflichen Besitzes in der Oberlausitz enthält, auch öfters Bezug auf die derzeitigen Strassen genommen. So wird neben anderen einer strata, was offenbar im Gegensatz zu semita Haupt- und Landstrasse bedeutet, gedacht, die Görlitz mit Budissin verbindet — und ferner einer strata antiqua, welche da führte de Budissin contra Albiam in antiquum vadum trans Alestram (Schwarze Elster) et usque in Difindal (?).[66])

Auf diesem Wege sind zahlreiche Altertümer, die man heute als archäologische Funde aus der Erde gräbt und deren Ursprung man nach dem Süden und Osten verlegt, durch Schlesien in die westlicheren Gegenden gekommen. Auf ihm mögen, abgesehen von den Kulturvölkern des Mittelmeeres,

[64]) Schönwälder: N. L. Mag. LVI, 342.

[65]) Falke: „Zur Geschichte der hohen Landstrasse in Sachsen." Archiv für sächs. Gesch. 1869. S. 117.

[66]) Schönwälder: Die hohe Landstrasse in der Oberlausitz. N. L. Mag. LVI, 342.

Digitized by Google

die, wie wir sahen, denselben ebenfalls benutzten, auch orientalische Kaufleute zum Westen vorgedrungen sein,[67]) deren ehemalige Anwesenheit durch eine Reihe interessanter Funde bewiesen wird. In dieser Beziehung ist von besonderer Wichtigkeit der 1878 gehobene Fund von Meschwitz in der Oberlausitz, der unweit der Strasse in zwei Urnen ca. 30 cm tief in der Erde lag. Die eine der beiden Urnen enthielt Schmuckgegenstände, die andere Münzen im Gesamtgewicht von 272 g. Es sind mit einer einzigen Ausnahme Bruchstücke. Sie wurden in dem Kgl. Münzkabinett in Berlin untersucht und bestimmt. Als Prägort war auf 12 Bruchstücken zu lesen: Samarkand, auf 2 Buchara, auf 2 esh Shâsh. Alle übrigen Stücke, die nicht zu bestimmen waren, zeigen deutlich nur arabisches Gepräge.[68]) Fleischer, dem vier ohne Wahl herausgegriffene Stücke zugesandt wurden, veröffentlicht darüber folgendes:[69]) „. . . . Die Münzen rühren wahrscheinlich vom Zerschneiden ganzer Münzen in Kleingeld her. Es waren:

1. ein Bruchstück eines Dirhems von Isma'il Ahmad (280—295 d. H. = 894—908 n. Chr.) unter dem Chalifen Al-mu-tadid billah (279—289 d. H. = 892—902 n. Chr.); also aus der Zeit zwischen 280 und 289 d. H. = 894—902 n. Chr.)
2. Bruchstück eines Dirhems von Ahmad bin Isma'il (295—301 d. H. = 907—913 n. Chr.), geschlagen zu Al Sas Transoxanien.
3. Bruchstück eines Dirhems von Nasr bin Ahmad (301—341 d. H. = 913—942 n. Chr.), unter dem Chalifen Al Muk-tadir billah (295—320 d. H. = 913—932 n. Chr.)
4. Bruchstück eines Dirhems von Nuh bin Nasr (331—341 d. H. = 942—954 n. Chr.), unter dem Chalifen A-Muti-lillah (334—363 d. H. = 946—974 n. Chr.), also aus der Zeit zwischen 334 und 343 d. H. = 946 und 954 n. Chr.)

Jedenfalls ist dieser Fund ein beachtenswerter Beitrag zur Geschichte des mittelalterlichen Verkehrs zwischen Asien und Europa".[70])

---

[67]) Vergl. hierzu: Der nordisch-baltische Handel der Araber i. M. von G. Jakob. S. 36.

[68]) Feyerabend und Virchow: Der arab. Hacksilberfund von M. bei Bautzen, Jahresheft IV, 219.

[69]) Morgenländischer Silberfund i. d. O.-L., Zeitschrift der Morgenländischen Gesellschaft, XXXIV, 176 (1880).

[70]) Der Fund befindet sich gegenwärtig im Besitze der Gesellschaft für Anthrop. und Urgesch. d. O.-L. zu Görlitz.

Was es mit den gleichzeitig mit den Münzen gefundenen Schmucksachen auf sich hat, erläutert Virchow in folgenden Worten: „Man weiss, dass der

Digitized by Google

Schönwälder berichtet ausserdem auch noch von andern kufischen Münzen und silbernen orientalischen Ohrgehängen, die man 1842 am Rotstein in der O.-L. fand[71]) und hält die Ansicht für sehr wahrscheinlich, dass vor der Entdeckung Amerikas die Verkehrswege von Indien durch den Kontinent von Asien und Europa zogen und dass auf diese Weise Geld und Waren zum Westen gelangten. Diese Ansicht wird gestützt durch eine Reihe anderer Funde, die in der Hauptrichtung des in Frage stehenden Strassenzuges zu Tage gefördert worden sind: z. B. in Rudelsdorf, Kreis Nimptsch, Gross-Wartenberg bei Waldau, Kreis Liegnitz.[72])

Wie aus den Datierungen der Münzen hervorgeht, unter denen sich auch deutsche befinden (Otto I., Eberhard von Bayern), so ist der Schatz in den letzten Dezennien des 10. Jahrhunderts vergraben worden. Ist demnach dem Strassenzuge bereits für diese Zeit eine gewisse Bedeutung zuzuschreiben,[73]) so beginnt doch die Periode seiner höchsten Frequenz erst mit der deutschen Kolonisation im Osten, die einen hervorragenden Teil der Geschichte des Mittelalters bildet.

Am frühesten betritt der Deutsche in unsern Gegenden den slavischen Boden. Schon 928 schlug Heinrich I. die auf dem linken Elbufer sitzenden Daleminzier und errichtete in der Mark Meissen ein sicheres Bollwerk gegen die rechtselbischen Milczener, von wo aus er sie schon 932 in tributäre Botmässigkeit brachte. Trotzdem ging gerade hier die Kolonisation langsam vor sich und ist noch heute nicht vollendet. Aber das kraftvoll vordringende Deutschtum liess sich durch der-

---

Handel im Osten in jener Zeit nicht mit geprägtem Metall durchgeführt wurde, weil das Volk keine Münzen kannte, und dass das Gewicht von Alters her den Ausgleich bieten musste; daher die Zerstückelung. Die Barbaren jener Zeit haben nicht Schmuck um des Schmuckes willen zusammengebracht, sondern haben nur Schmuck, vielleicht raubweise, mit sich geführt, um ihn seinem Silberwerte nach zu verwenden." Jahresheft IV, 266 ff.

Derselbe Gelehrte äussert sich an genanntem Orte über den Weg des ursprünglichen Imports in folgender Weise:

„Wir wissen, dass von Persien her ein Handelsweg zu Wasser über das kaspische Meer bis zur Mündung der Wolga und von da auf der Wolga aufwärts nach der Hauptstadt Bulgar führte. In Bulgar war ein grösserer Markt .... Von da gehen die Radien quer durch Russland und weiter nach Schweden und dem nördlichen England einerseits, nach Polen und Ostdeutschland andrerseits. In Böhmen und Östreich kennt man nur einige versprengte Plätze."

[71]) N. L. Mag. Bd. 56, 342.

[72]) Jahresheft IV, 223.

[73]) Vermutlich zog auch Kaiser Otto III. diesen Weg, als er im J. 1000 zum Grabe des heil. Adalbert in Gnesen wallfahrtete.

Thitmar v. M. sagt, dass er von Meissen durch das Milcz.-Land und den Gau Diedesi gezogen sei.

Käufer: Abriss einer Gesch. d. O.-L. I, 3 und 4.

Digitized by Google

artige unbezwungene Positionen in seinem Vormarsche nicht aufhalten, und so finden wir bereits den ganzen Osten der Lausitz germanisiert, als der Westen noch ein geschlossenes slavisches Gebiet war. Besonders im 12. Jahrhundert kam ein frischer Zug in die Germanisation. Leute von Franken und Thüringen, ja selbst vom Niederrhein liessen sich hier nieder. Als nun auch Schlesien, das in Abhängigkeit vom polnischen Reiche war, sich dem deutschen Einflusse öffnete und selbst einige Fürsten, die in ihren bildungsfähigen Jahren deutsches Wesen hatten auf sich wirken lassen, im eigenen Interesse Kolonisten aus dem Westen herbeiriefen, da ergoss sich von dorther ein neuer Strom wagemutiger Männer mit Weib und Kind, Hab und Gut in die grossen Waldwüsten des herzoglichen Fiskus. Um 1260 sind in Schlesien bereits 150—180000 Deutsche eingewandert und gegen 1500 deutsche Dörfer gegründet worden.[74])

All' diese Tausende und aber Tausende, die in den Zeiten der Regermanisation hier eine neue Heimat fanden, kamen von dem volkreichen Westen und durchzogen mit all ihrem Gut auf langer beschwerlicher Reise das Meissner Land und die Lausitz. Dieselbe Strasse aber, die sie zum Osten führte, bildete noch lange eine bequeme Verbindung zwischen der neuen und der alten Heimat, von der sie in hundert Beziehungen abhängig blieben, bis sie, nachdem sich in den neubesiedelten Gegenden das wirtschaftliche Leben selbst zu einer gewissen Blüte entwickelt hatte, den wechselseitigen Austausch der Interessen und Produkte vermittelte. Hiermit beginnt die Zeit, während der die Oberlausitz insbesondere aus ihrer Lage zwischen den beiden Tieflandsbuchten der Oder und der Elbe-Saale grossen Nutzen ziehen sollte. Breslau erscheint von jetzt ab als der östliche Ausgangspunkt der Lausitzer Strasse, und dadurch gewinnt diese selbst für Mitteldeutschland eine erhöhte Bedeutung. Diesem Centralpunkte und Haupthandelsplatz der östlichen Tieflandsbucht trat in ähnlicher Stellung Leipzig gegenüber, das, wie jener die Strassen des Ostens, die Verkehrslinien des mittleren Deutschlands zu einem Knoten schürzte. Man kann ermessen, dass es für ein Land von grossem Vorteil sein musste, auf dem kürzesten und bequemsten Verbindungswege derselben zu liegen und den gegenseitigen Verkehr vermitteln zu helfen.

Hatten bisher die Linien der Natur die Richtungen des Verkehrs fast ausschliesslich bestimmt und waren ihre Schranken

---

[74]) Lamprecht: Deutsche Gesch. III, 389. Vergl. auch Knothe: Die Germanisation der Oberlausitz. Archiv für sächs. Geschichte N. F. 1876. Seite 297.

Digitized by Google

die einzigen Hindernisse seiner Entfaltung gewesen, wie das auch der Verlauf der Strassenzüge am Beginn der geschichtlichen Zeit auf dem Boden der Lausitz erkennen lässt, so drängte sich mit zunehmender Kultur zwischen beide ein Faktor von verhängnisvoller Wirksamkeit, der durch seinen lähmenden Einfluss die erhoffte Entwicklung unheilvoll störte. Es war die engherzige, kurzsichtige Politik eines ganzen Zeitalters, die einzig bestrebt war, die ihr von der Natur gewährten Vorteile als ein Zwangsrecht festzuhalten, und darauf abzielte, andern solche zu kürzen.

2. Periode.

Die früheste Entwicklung eines grösseren Gebietes ist bedingt durch die grossen Handelsstrassen. Sie überragen an Bedeutung noch die Ströme, wenn sie dem grossen Verkehre dienen. Sie tragen dazu bei, Haltepunkte in Flecken und Städte umzuwandeln, wofür gerade die Oberlausitz augenfällige Beispiele bietet, denn zweifellos bedeuten die in westöstlicher Linie gelegenen Städte Königsbrück, Kamenz, Bautzen, Löbau, Görlitz und Lauban Etappen der in dieser Richtung ziehenden hohen Landstrasse. Aber mit diesen Segnungen einer Verkehrslinie war man in der Regel nicht zufrieden, sondern suchte auch anderweitige Vorteile aus derselben zu ziehen. So lange sich ein solches Streben in billigen Formen bewegte und insbesondere die Besserung und Sicherstellung der Wege bezweckte, war es nicht zu tadeln, denn es ist selbstverständlich, dass diejenigen, die den grössten Nutzen aus den Strassen zogen, die Kauf- und Fuhrleute, auch für deren Instandhaltung herangezogen wurden. Wenn aber jede Stadt ihren besonderen Schlagbaum aufrichtete und sich Zoll und Maut von Ross und Wagen durch königlichen Machtspruch privilegieren liess oder einzelne bevorzugte Punkte sich durch ihren Einfluss das Recht belästigenden Stapelzwanges erwarben und rücksichtslos durchsetzten, so bedeutete das eine harte Kraftprobe der natürlichen Bedingungen, die dieselben oft nicht bestanden oder die ihre Wirksamkeit wenigstens arg beeinträchtigte. Und dabei entsprach in der Regel weder die Sorge um die Besserung und Erhaltung der Strassen selbst, noch die um Sicherheit vor Überfall der Landherren den Zahlungen der Kaufleute. Da es an derartigen Übelständen auch in der Oberlausitz nicht fehlte — mangelte es doch den Strassen an jeglichem festen Untergrund,[75]) und Zollplackereien und Unsicherheit der Gegend

[75]) Über den Stand der Strassen am Anfange des 16. Jahrhunderts siehe Novi script. Lus. sup. IV, 293.

Digitized by Google

erhöhten die Schwierigkeit des Verkehrs — so suchte derselbe gar bald aus den privilegierten Bahnen auszubrechen und andere Wege zu ziehen, die oft von der Natur weit weniger begünstigt waren als jene. Dagegen erhoben natürlich die Geschädigten lebhaften Protest und liessen durch obrigkeitliche Mandate die Frevelnden in die „geordneten" Gleise zurücktreiben. Dieser Streit, der sich nicht nur auf den Durchgangs- sondern auch auf den Eigenverkehr im Lande bezog, dauerte jahrhundertelang und hatte zur Folge, dass das Land zeitweilig nicht jene Bedeutung im grossen Verkehre hatte, die es auf Grund seiner glücklichen Naturbedingungen hätte ansprechen können.

Der Durchgangsverkehr.

Ein bedeutender und am frühesten durch die Eifersucht der Städte festgelegter Teil des grossen westöstlichen Strassenzuges[76]) Deutschlands war der in der Markgrafschaft Oberlausitz, der den Sechsstädten ihre Bedeutung und ihren Zusammenhang mit dem grossen Verkehr des östlichen Teils von Europa gab.[77])

Auf dieser Strasse bewegte sich der gesamte Verkehr zwischen Oder- und Elbegebiet, zwischen Breslau und Leipzig, zwischen dem östlichen und westlichen Europa. Auf dieser Strasse ist das Deutschtum und Christentum nach Osten gedrungen, und auf ihr haben sich Handel und Kultur schrittweise vorwärts bewegt. Vielfache Privilegien schützten die Städte an derselben in ihrem Rechte, zu verlangen, dass alle Kaufmannswaren keine andere Strasse und keine anderen Geleise gehen durften, und von diesen Waren einen Zoll zu erheben. Trotzdem wiederholten sich durch Jahrhunderte unaufhörlich die Klagen, sowohl, dass die Fuhrleute nicht die alten Gleise innehielten, als dass die Inhaber der Zölle die Zollsätze erhöhten.

„Der älteste Zoll im deutschen Reiche war die Entschädigung für eine vom Staate oder dessen Vertretern dem

---

[76]) Falke, Die Geschichte des Kurf. August von Sachsen in volkswirtschaftl. Beziehung, S. 267 (1868): „Dieser weit ausgespannte Verkehrsweg verband in seinen entferntesten Endpunkten die Ostsee und ihre Küstenländer mit Italien, dem Mittelmeer und Kleinasien und war deshalb für das innere Deutschland, wo seine einzelnen Strassenzüge sich am dichtesten zusammendrängten, von eminenter Bedeutung. Denn wenn auch die alte Weltstrasse der Gewürze, der Verbindungsweg zwischen der indischen Welt und Europa, seit der Entdeckung der neuen Seewege atlantische Bahnen eingeschlagen und in Lissabon einen neuen Mittelpunkt für Europa geschaffen, so geschah dies nicht auf einmal und in durchschlagendster Weise."

[77]) Vergl. Falke, Archiv für sächs. Gesch. (1869). S. 117.

Digitized by Google

Handel und der Frachtbewegung dargebotene Förderung.“ Als solcher erscheint er auch an der grossen Verkehrslinie, die die Lausitz in westöstlicher Richtung durchschneidet, in früh geschichtlicher Zeit und wird in seiner dreifachen Gestalt als Durchgangszoll, Marktzoll und Weg- oder Brückenzoll an zahlreichen Stellen erhoben. Strassen und Märkte galten ursprünglich als dem Landesherrn gehörig, weshalb er für Instandhaltung derselben eine Entschädigung zu erheben berechtigt war. Allmählich wurden die Zölle als Lehen vergeben, entweder an die Besitzer der Ortschaften, wo die Zollstätte lag, oder an wohlhabende Bürger, bis sie später von der Bürgerschaft der betreffenden Städte erworben wurden, die den Zoll weiter erhoben oder eingehen liessen.[78])

Der älteste namentlich erwähnte Zoll der Oberlausitz ist der von Königsbrück. Ihm verdankt wahrscheinlich der Ort seine Entstehung an der Grenze zwischen Meissen und dem Budissiner Land. Der Zoll bildete ein Lehen der Herren von Kamenz, deren Besitzungen bis hierher reichten. Schon in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts setzen sie der Pfarrei Crostwitz „1 Talent Pfennige“ jährlich von dem Zoll zu Königsbrück. Nachdem derselbe in den Händen der Markgrafen von Brandenburg gewesen, kommt er im Jahre 1318 für eine Schuld an die Stadt Budissin,[79]) von der ihn die Stadt Kamenz erwirbt, die nun durch willkürliche Erhöhung des Tarifs immer aufs neue Anlass zu Beschwerden der die Strasse ziehenden Kaufleute bot.

Eine uralte Zollstätte ist ferner Budissin. In einer Urkunde vom Jahre 1268 wird erwähnt, dass bei der Teilung der Lausitz in eine östliche und westliche Hälfte Münze und Zoll beiden Teilen gemeinsam sein sollen, so zwar, dass die Münze alljährlich zwischen Budissin und Görlitz wechselt, der Zoll aber immer bei Budissin bleibt.[80]) 1282 verkaufen die beiden Brüder Otto und Konrad von Brandenburg der Stadt Budissin die Freiheit vom Marktzoll in und ausser der Stadt für 70 Mark, weil sie beachtet und erwogen die Beschwerunge und Last, welche ruhten auf allen, die den Markt zu Budissin besuchten. Nach Aufhebung dieses Zolles blieb aber der Durchzoll noch bestehen, denn Karl IV. erneuert im Jahre 1354 der Stadt Löbau das Privileg, dass sie durch die Lande Budissin, Kamenz und Königsbrück zollfrei ziehen darf.

Demnach wurde auch zu Kamenz ein Durchgangszoll erhoben, und schon 1225 wird urkundlich ein Pferdezoll erwähnt,

[78]) Knothe: Urkundliche Grundlage zu einer Rechtsgeschichte der O.-L N. L. Mag. LIII, 161 ff.

[79]) Codex dipl. Lus. sup. I. 220.

[80]) Wilke, Chronik von Budissin. S. 42. 1830.

Digitized by Google

der sich in den Händen der gleichnamigen Herren befindet. Ende des 14. Jahrhunderts brachte er einen Reinertrag von 40 Mark. Viel geteilt unter die verschiedenen Linien, wurde er später von der Stadt erworben und teils für kirchliche Stiftungen, teils für die Stadtkasse weiter erhoben.

Zu Görlitz wird der Marktzoll schon 1298 abgelöst. Der Durchzoll war, wie es scheint, an die Herren von Kamenz verpfändet worden. Diese übertragen ihn an die Herren von Sar (Sorau bei Görlitz), dann 1308 und 1309 an Heinrich von Radeberg, 1314 auf dessen Sohn.[81]) Nachdem das Oberlehnsrecht wieder an die Landesherren übergegangen, belehnt 1315 Markgraf Johann von Brandenburg Gunzelin von Radeberg und seine 4 Brüder aufs neue mit dem Durchzoll und zwar insgesamt für 90 Mark Brandenburger Silber und Gewicht. Einer dieser Brüder, Ulmann aus der Münze, verkaufte ihn, zugleich im Namen der übrigen, an Johann von Salza, der 1332 von König Johann von Böhmen damit belehnt wird.

Auch zu Lauban bestand ein Zoll. 1306 verzichtete Hermann von der ottonischen Linie der Brandenburger auf seinen bisherigen landesherrlichen Zoll, der nun an Johann von Biberstein lehnweise überging. Später kaufte ihn die Stadt, um ihn eingehen zu lassen. Markgraf Hermann von Brandenburg genehmigte, dass von nun an zu keiner Zeit mehr ein Zoll zu Lauban erhoben werden solle. König Wladislaus von Böhmen hat später die Erhebung eines solchen wieder gestattet. Derselbe machte aber böses Blut unter den Kaufleuten, zudem er widerrechtlich erhöht worden war.

Löbau ist die einzige lausitzische Stadt, von der sich kein Durchzoll nachweisen lässt. Wohl aber wird ihr von Karl IV. 1367 erlaubt, dass sie von jedem Wagen duos hellenses Zoll erheben dürfe, und zwar bei dem Dorfe Eberhardsdorf[82]) an der von der hohen Strasse nach Zittau abzweigenden Linie. Und 1616 bewilligt Kaiser Matthias dem Rate der Stadt eine Steigerung des Zolles von ausländischen Waren zur Instandhaltung der Brücke und der Wege auf 9 Pfennige vom Wagen.

Selbst das kleine Städtchen Reichenbach besass eine Zeit lang eine Zollstätte. So wird berichtet[83]): 1468 erlaubt König Matthias (Corvinus) dem Christoff Kottwitz z. R. von jedem ledigen Wagen 1 gr., wenn er beladen von jedem Rosse 2 Görlitzer Pfennige zu fordern. Doch wurde der Zoll schon 1482 von demselben Könige widerrufen.

Eine solche Zahl von Zollstätten auf so kurzer Strecke musste bei der Mannigfaltigkeit der Tarife und der Schwer-

[81]) Cod. dipl. Lus. sup. 187, 190, 207, 208.
[82]) Laus. Urk. Verz. I, 84. Nr. 415.
[83]) Laus. Urk. Verz. I, 108.

Digitized by Google

fälligkeit der Abfertigungsformen äusserst lähmend auf den Verkehr einwirken. Dabei bestand dauernd die Tendenz willkürlicher Erhöhung und eigenmächtiger Steigerung der Tarifsätze, was sowohl die in- als ausländischen Städte zu häufigen Klagen veranlasste.

So erregte Königsbrück schon 1331 den Unwillen der Breslauer Kaufleute, die deshalb bei König Johann v. B. klagten „vber die beschwerunge und hertigkeit des Zolls zu Königsbrück", weshalb der König (Urk. d. d. Breslau. n. d. nächsten Tage nach St. Lucas 1331. O. Urk. Verz. I. 36) allen denen, „die da ziehen fuer den vorgenannten Zoll," die Vergünstigung verlieh, „dass sie — von ihrem Kaufmannsschatz nicht sollen gelden noch geben, wenn allein, dass ein itzliches Pferd, was haben — nicht wenn ein Pregischen Groschen sein schuldig zu geben oder zu gelden". Also nicht von der Ware, sondern nur von jedem Pferde 1 Groschen.

Eine Anklage wegen widerrechtlicher Zollerhöhung, deren sich die Stadt Lauban schuldig gemacht, hatte zur Folge, dass ihr König Wladislaus im Jahre 1503 höchst ungnädig jegliche Erhebung untersagte.

Denselben Vorwurf machte in den ersten Jahren des 15. Jahrhunderts die Stadt Zittau den Görlitzern.[84]) Der Zwist dauert 1413 noch fort und nimmt grössere Dimensionen an, als sich auch Kaufleute von Frankfurt a. d. O. der „ungewöhnlichen Zölle" zu Görlitz wegen unmittelbar beim Könige beklagten. Es kam zu einem Rechtstage in Prag. Görlitz hatte sich durch zahlreiche „Verehrungen" von vornherein die Situation günstig gestaltet. Dem entsprechend fiel auch die Entscheidung der königlichen Räte aus. König Wenzel konfirmierte am 12. Juni 1414 der Stadt Görlitz „den Zoll von allem Kaufmannsschatze, der hereinkommt und daselbst verkauft oder durchgeführt wird, und den sie von der Krone Böhmen zu Lehen hat." In einem besonderen Schreiben vom 23. Juni gebot er noch überdies, dass die Ordnung, welche seine Räte zwischen Zittau und Görlitz betreffs desjenigen Zolls gemacht hätten, den speziell die Bürger von Zittau für ihre Waren in Görlitz geben sollten, unverbrüchlich gehalten werden solle.[85])

Görlitz erfreute sich demnach dank seiner Doppelstellung besonders vorteilhafter Zollverhältnisse. Doch damit nicht genug, auf Grund alter, vielfach angezweifelter Dokumente der Brandenburger Fürsten setzte die Stadt es bei dem Könige Johann v. B. durch, dass ihr im Jahre 1339 die Waidniederlage

---

[84]) Knothe: Hinko Hlawatsch v. der Duba, N. L. Mag. LXIV, 89.
[85]) O.-L. Urk. Verz. I. 181, Nr. 918, 919 und 920.

Digitized by Google

für die Lande Budissin und Görlitz verliehen wurde.[86]) Traf dieser Stapel auch nicht den gesamten Verkehr, so lag er doch, der wie nichts anderes die Benutzung der natürlichen Verkehrswege hinderte, mit der ganzen Wucht seiner Schwere auf der Hauptindustrie der Lausitz, der Tuchmacherei, der dadurch der Bezug ihres unentbehrlichen Färbemittels bedeutend erschwert und verteuert wurde. Der Handel mit dieser Färberpflanze, die in Thüringen und besonders in der Gegend von Erfurt gebaut wurde, war sowohl in der Lausitz als in Schlesien ein sehr schwungvoller. Hatten bisher die thüringischen Händler, die mit ihren grossen Lastwagen die hohe Landstrasse gezogen kamen, direkt an die Konsumenten geliefert, so durfte das künftig nur durch die Vermittlung von Görlitz geschehen.[87]) Wie drückend aber dieser Stapel war und wie lähmend er auf den Verkehr wirkte, geht unter anderem aus dem Vergleich hervor, den die Händler aus Naumburg a. d. Saale mit Görlitz eingingen, wonach ihnen die besondere Vergünstigung zugesprochen wurde, dass sie nach dem tage, also der weyt geschatzet wird, nicht länger wenne vir wochen in Görlitz liegen sollten. Es scheint also sonst eine sechswöchentliche Niederlage des Waids üblich gewesen zu sein, wie es auch in Liegnitz war.[88])

Diesem Rechte zufolge musste nun jeder, der Waid in die Oberlausitz brachte, denselben zu Görlitz und nirgend anderswo abladen und so lange zum Kaufe ausliegen lassen, bis die einheimischen Tuchmacher ihren Bedarf gedeckt hatten.

Mit der Waidniederlage war auch die Schätzung des Waids verbunden. Das war eine kostspielige und langwierige Prozedur, die aber jeder Händler über sich ergehen lassen musste. Es würde behufs dessen eine mehrmalige Färbeprobe zur Ermittlung der Qualität des Krautes vorgenommen und nach Befinden dann der Preis festgesetzt, der natürlich im Interesse der Görlitzer Tuchmacher ein niedriger wurde. Nach erfolgter „Waidprufe", während der der „Waidgast" den Färber, den Werkgeber nebst Gehilfen und Knechten und die Schätzer zu unterhalten hatte, konnte er, falls ihm der festgesetzte Preis

---

[86]) Codex dipl. Lus. sup. CCXXXIII, S. 324.

[87]) Knothe: Geschichte des Tuchmacherhandwerks in der O.-L. N. L. Mag. LVII.

[88]) Ebenda, Cod. dipl. Siles VIII, 1335. In den für Liegnitz geltenden Bestimmungen heisst es:

Keyner sal nicht kouffen unversuchten weyt, der do ist brocht us andern landen. Welch gast herkumt mit weyte, der sal nicht mit dem weyte bin 6 wochen von hynnen czyen; czut her von hinnen, e 6 wochen ende nemin, mit dem weyte, so sal her der stat gebin eyne margk.

Digitized by Google

konvenierte, mit dem Verkauf beginnen. War dies nicht der Fall, stand ihm eine zweite Probe offen, die jedoch von neuem bezahlt werden musste.

Selbstverständlich fühlten sich die thüringischen Händler durch diese Neuerungen sehr benachteiligt und suchten deshalb andere Wege nach Schlesien, ihrem Hauptabsatzgebiete, auf denen sie der lästigen Niederlage in Görlitz ausweichen konnten. Sie schlugen deshalb den beträchtlich längeren und schlechteren Weg über Zittau, Friedland, Seidenberg und Schönberg ein und setzten bei Greifenberg über den Queis. Allein Seidenberg und Schönberg lagen im Görlitzer Weichbilde. Daher verklagten die Görlitzer Zittau sofort bei König Johann, dass es unerlaubte Wege begünstige. Der König entschied am 28. Mai 1341 [89]) zu Gunsten der Görlitzer dahin, dass alle Kauf- und Fuhrleute und wer immer von Sachsen, Polen oder sonst woher die Oberlausitz passiere, sowie sie das Weichbild von Görlitz berühren, auch vorzugsweise die Stadt Görlitz passieren und daselbst alle schuldigen und von Alters her beobachteten Rechte und Gewohnheiten erfüllen müssten. — Hiermit verbot er gleichzeitig die Strasse über Friedland von und nach Schlesien, was die Verhinderung eines natürlichen Weges bedeutete.

Wie die Städte an der hohen Strasse, so besassen auch jene an der nordsüdlichen Verbindung mancherlei Rechte, sich den Verkehr dienstbar zu machen. So hatte Zittau seit ältester Zeit einen Durchzoll. Die Erträge, wohl ursprünglich auch den Landesherren gehörig, waren aber seit 1310 Heinrich v. Leipa erblich überlassen worden. Später verpfändete Heinrich von Jauer (1328) einen Teil dieser Zollrevenuen, nämlich „15 Mark Jahreszins im Zoll zu Zittau zu einem rechten Erbe“ an die Brüder Peter und Bernhard von Uechtritz, doch so, dass er diese Rente um 100 Schock Groschen wieder einlösen könne. Dieser hatte die 15 Mark Rente weiter verkauft. Die andere Hälfte des Zolles verkaufte Heinrich von Jauer an einen Görlitzer Bürger (1339). Beide Teile brachte die Stadt Zittau später an sich. Da nahm 1359 Kaiser Karl IV. der Stadt den Zoll, den sie gemietet hatte, und nahm auch der Stadt 15 Mark ewigen Zinses, den sie in den Zoll gekauft hatte und schlug beide Teile aufs neue zu den Revenuen der Landvogtei. Um jene Zeit entstanden auch 2 neue Zölle, ein Brückenzoll, den die Stadt von jedem durchziehenden Pferde in der Höhe von 1 Heller erheben durfte zur Erhaltung der Brücken, Steinwege und Dämme[90]) und ein Geleitszoll (um 1357), der bei der

[89]) Cod. dipl. L. sup. 242, S. 339.
[90]) Vergl. N. script. I. 11. 145. Dsgl. O.-L. Urk. Verz. I, 53.

Digitized by Google

neuen kaiserlichen Burg, dem Karlsfried, auf dem Gäbler (Pass von Gabel) erlegt ward zur Bestreitung der Kosten für die Sicherhaltung der Strasse. Da erpachtete der Rat von Zittau 1364 zugleich mit der Landvogtei auch die beiden Zölle, den in der Stadt und den auf dem Gäbler, und erneuerte diesen Pacht immer wieder. 1393 trennte König Wenzel die Zölle von der Landvogtei; aber beide Revenuen blieben auch so bei der Stadt.

Auch das Städtchen Ostritz an dieser Strasse hatte einen Durchgangszoll. So wird im Jahre 1380 urkundlich gemeldet, dass die Gebrüder von Dohnin ihren Ohmen von Biberstein den Zoll, den sie daselbst hatten, überliessen.[91]) Von diesen ging er in demselben Jahre an die Stadt Zittau über, die sich denselben im Jahre 1390 vom König Wenzel bestätigen liess. 1414 verpfändete ihn der Rat an zwei Frankfurter Bürger, löste ihn aber von dem Zittauer Bürger Lorenz Ludwigsdorf, an den er mittlerweile gekommen war, 1448 wieder ein. 1516 erhielt die Stadt vom König Wladislaus die Erlaubnis, ihn von Ostritz, das allmählich in klösterlichen Besitz übergegangen, nach Hirschfelde zu verlegen,[92]) wo er bis 1834 erhoben wurde.

Diesen zahlreichen Zöllen und Abgaben entsprach aber weder der Zustand noch die Sicherheit der Strassen im entferntesten. Man kann einen Schluss machen auf die Beschaffenheit der Wege im allgemeinen, wenn man hört, was der Görlitzer Bürgermeister Joh. Hass in seinen Ratsannalen[93]) über die Strassen in der unmittelbaren Nähe der Stadt sagt: „Vor dem Reichenbacher Thore jenseits des Steinweges an dem Berge hinum bis an das Brücklein war der Weg so schlecht geworden, dass Winterszeit und in nassen Tagen die Fuhrleute 16 Pferde vor einen geladenen Wagen haben legen müssen. Da habe ich die Münzmeisterin vermocht, dass sie gestattet, Grus aus ihrem Garten zu führen, damit der Weg ausgeschuert und erhöhet werde. Alle Gärtner eins und zum andern von der Stadt Dörfern sind dazu gefordert worden, denen ich jeglichen des Tages ein Polichen gegeben. Aber auf der Laubaner Strasse ist der Weg so bös gewest, dass alle Fuhrleute darüber geschrieen und sich davor gefürchtet haben von Nürnberg bis Görlitz, dass sie ihre Rade und die Pferde ihre Beine darauf gebrochen haben, wie denn neulich geschehn, was mich etwas bewegt hat. Darum habe ich angehalten, dass er diesen Sommer (1536) ist ausgebessert worden, mit grosser Unkost und überaus viel Stein- und Sand-

---

[91]) O.-L. Urk. Verz. I. Nr. 521 und 522. S. 109 und 110.
[92]) Ebenda II. S. 103. Vergl. auch Knothe, Rechtsgesch. S. 244.
[93]) N. script. L. sup. I, 293.

Digitized by Google

fuhren, dazu denn die Pferde im Marstall und aus viel Dörfern des Rats und der Bürger gedient haben. Ich versehe mich, er werde diese Woche verbracht werden, denn ein Rat ist der Zolle halb und von wegen der Zu- und Abfuhr etwas und viel bei der Strasse zu thun schuldig, und Besserung der Wege und Stege ist ein gut Werk.“[94])

In dieser verständigen Einsicht stand Hass in seiner Zeit vereinzelt, denn die allgemeine Praxis ging dahin, die Strassen in möglichst desolatem Zustande zu belassen, um dadurch den Verkehr zu öfterer Rast zu zwingen.

Nicht minder lähmend lag auf dem Verkehre die allgemeine Unsicherheit des Landes. „Die Strasse durch die Lausitz glich, wie ein Forscher[95]) sich ausdrückt, dem Wege von Jerusalem nach Jericho, wo der Reisende unter die Räuber fiel. Aber es fehlte auch der barmherzige Samariter nicht; unter dem Namen des Ordens vom heiligen Geiste hat er an den Brücken der Flüsse in Bautzen, Görlitz und Lauban seine Hospitäler errichtet.“ Nur in grösseren Karawanen, oft auch unter kostspieliger Bedeckung landesherrlicher oder städtischer Reisigen, in kurzen Tagfahrten zogen die kleinen, mit starken Gäulen bespannten Frachtwagen ihre Strasse. In richtiger Erkenntnis und Würdigung der schädlichen Wirkung dieses Missstandes thaten sich 1346 die sechs bedeutendsten Städte des Landes (Görlitz, Zittau, Bautzen, Löbau, Lauban und Kamenz) zu einem Bündnis gegen die Landesbeschädiger zusammen, dem schon im Jahre 1339 eine Vereinigung der schlesischen und lausitzischen Städte zum Schutze gemeinsamer Interessen in Bezug auf die Sicherheit der Strassen vorausging.[96])

Obgleich eine ausdrückliche königliche Anerkennung des Sechsstädtebundes fehlt, so mangelt es doch keineswegs an thatsächlichen Gutheissungen. Im Auftrage der Könige brachen die Städte die Raubburgen und ächteten die Strassenplacker. In einer von Karl IV. 1355 zu Prag ausgestellten Urkunde heisst es:

So wellen wir vnd gebiten den burgern der obengenannten Stete vnssn lieben getrewen bie vnssn houlden vnde verleien en volkomme macht dieselben hove vnde vesten von unss wegen czu brechin vnde czu burnen, glicher weis, als ab wir selbir kegenwertig weren.[97])

---

[94]) N. L. Mag. LVI, 356.

[95]) Schönwälder: Die hohe Landstrasse in der Ober-Lausitz. N. L. Mag. LVI, 359.

Daselbst sind auch die Ursachen der auffälligen Unsicherheit der Lausitz einer Erörterung unterzogen.

[96]) Über den sogen. Sechsstädtebund vergl. Knothe, N. L. Mag. LIII, 244 und ff. und Köhler: Bund der Sechsstädte, Görlitz 1846.

[97]) Laus. Mag. 1776. 55.

Digitized by Google

Trotz des energischen Vorgehens der Städte waren die Erfolge doch nur langsam zu erreichen. Deshalb muss sich der Bund, obwohl am 29. Nov. 1350 zu Budissin nur auf drei Jahre erneuert, wohl bald in Permanenz erklärt haben, wenn auch etwas Urkundliches darüber nicht bekannt ist, denn er ist Jahrhunderte lang im Sinne seiner Gründung thätig. 1393 macht sich ein Bündnis notwendig zwischen den Sechsstädten einer- und Dresden, Meissen und Hayn (Grossenhain) andrerseits und den Landen, die dazu gehören, auf 5 Jahre wider die Beschädiger, das 1407 und 1421 erneuert wird.[98])

1447 vereinen sich die Sechsstädte auch mit den Schlesiern zu dem Zwecke, „die Schlösser zu brechen, von denen ihnen Schaden geschah". Trotzdem dauerte die Unsicherheit fort. Noch 1501 ergeht an die Räte von Kamenz und Budissin die Aufforderung, auf die Strassenplacker aufmerksam zu sein. Im Juli 1511 werden Görlitzer Kaufleute, die nach Frankfurt a. d. O. zur Messe zogen, zwischen Forst und Guben angefallen, beraubt und überdies auch noch eidlich verpflichtet, den Städten Görlitz und Budissin einen Absagebrief der Räuber zu überbringen, wodurch ihnen offene Fehde angekündigt wurde „mit Mord, Raub und Brand und allerlei Beschädigung, die Menschenlist erdenken und ersinnen mag".[99])

Am 18. Oktober 1511 wurden bei Königsbrück auf der hohen Strasse 2 Frachtwagen angefallen, und auch 1512 noch fand ein Überfall der von der Leipziger Messe heimkehrenden Kaufleute bei Bautzen statt. Die Strassenplackerei stand in solcher Blüte, dass um diese Zeit in dem Lande das Sprichwort umlief: „Wenn man Karthäuser säet, gehen Reiter (Räuber) auf."

Schwer litt der Verkehr auch unter dem herrschenden Münzunwesen.[100]) Massenhaft rollte fremdes Geld im Lande, polnische, böhmische, schlesische und meissnische Groschen, ungarische und rheinische Goldgülden, und bei der Neigung der münzberechtigten Fürsten und Städte jener Zeit, bei öfterem Einziehen unehrlich den Feingehalt der Stücke zu verringern, waren Misstrauen in den Vollwert der Münze, infolgedessen Verluste beim Umsatz oft sehr natürlich, wenn nicht gar aus solchem Misstrauen eine Landesregierung oder Stadtverwaltung sich veranlasst sah, irgend eine Münze ganz zu „verrufen".

Fassen wir zu all diesen Beschwerungen des Verkehrs noch die Last der zahlreichen Kriegsläufe, an denen die Oberlausitz zufolge ihrer Abhängigkeit von der Krone Böhmens

[98]) O.-L. Urk. I, 731.
[99]) Kämmel, Johannes Hass. N.-L. Mag. LI, 1 ff.
[100]) Über die Münzkalamität vergl. anf. ders. Stelle.
[101]) Kämmel, a. a. O. S. 95 und ff.

Digitized by Google

beteiligt war. Sie nahm aktiv oder passiv an allen Kämpfen teil, die ihre Herrscher als Könige von Böhmen oder deutsche Kaiser zu führen genötigt waren, und hatte auch eine Zeit lang die Ehre und die Last, zu der Vormauer gegen die Türken zu gehören. Schrecklich lastete der Hussitenkrieg auf dem Lande, da die Pässe des Gebirges den feindlichen Horden den Einbruch von Böhmen her sehr erleichterten.[102])

Und auch später, als das Land aus dem böhmischen Staatsverbande gelöst und politisch an die sächsischen Kurlande angegliedert worden war, hörten die kriegerischen Beunruhigungen nicht auf. Infolge seiner Lage sah es sowohl im dreissigjährigen als auch im nordischen Kriege teils den Schauplatz der Kämpfe auf seinen eigenen Boden verlegt, teils die strategischen Bewegungen verheerend über sich hinweggehen, während ihm der siebenjährige Krieg sowohl, als auch die grossen Kämpfe am Anfange dieses Jahrhunderts in beider Hinsicht unübersehbaren Schaden zufügten.[103]) Und noch in neuester Zeit, im Jahre 1866, nahm die Armee des Prinzen Friedrich Karl ihren Weg längs der Neisse nach Böhmen, und wohl nur einem taktischen Fehler der Östreicher ist es zu verdanken, dass die Lausitz nicht wieder der Boden des Zusammenstosses der feindlichen Heere wurde.

Ist es angesichts all der beschränkenden und lähmenden Verhältnisse zu verwundern, dass der Verkehr vielfach seine natürlichen Bahnen verliess und auf Umwegen dem unbequemen Lande auswich oder wenigstens die teueren Zollstrassen zu meiden suchte? Wie schon im 14. Jahrhundert die Waidtransporte aus der hohen Strasse ausbrachen, um Görlitz zu umgehen, so schlug auch der übrige Verkehr trotz des Protestes der Sechsstädte, die auf ihre Privilegien pochten, andere Wege ein, die ihn, soweit er sich zwischen dem Westen und Osten bewegte, zumeist nördlich um das Land herumführten. In den Wirren der Hussitenkriege mochte die Oberlausitz längere Zeit nicht im stande gewesen sein, ihre Rechte mit Erfolg zu verteidigen, woraus man folgerte, dass wegen Nichtgebrauch der Privilegien dieselben erloschen seien. Eine königliche Interpretation erklärte dieselben jedoch zu Recht bestehend, da eine Aussetzung infolge von Kriegsläufen keine Annullierung bedinge. Im Jahre 1462 setzten sich die Sechsstädte mit dem sächsischen Kurfürsten in Verbindung, um mit seiner Beihilfe die Kauf- und Fuhrleute wieder in die vorgeschriebenen Bahnen

---

[102]) Vergl. Scheltz, Gesamtgeschichte der Ober- und Niederlausitz.

[103]) Siehe Korschelt, Kriegsdrangsale der O.-L. zur Zeit des 7jähr. Krieges. N. L. Mag. LIV, 224 und ff.
Desgl. von dems. Verf. N. L. Mag. LX, betr. die Befreiungskriege.

Digitized by Google

zu zwingen, deren Umgehung dieselben mit dem Hinweis auf den infolge des Krieges trostlos gewordenen Zustand der lausitzischen Strassen entschuldigten. Die Folge davon war eine neue Strassen- und Zollordnung, in der es in Bezug auf die hohe Strasse also lautet:[104])

„Von Budissin sollen die Wagen, die gen Franken wollen, gehen auf Bischofswerda, Dresden, Freiberg, Chemnitz, Zwickau etc., die gen Thüringen wollen, sollen gehen auf Königsbrück, Hayn, Oschatz und sonst keinen andern Weg fahren bei Verlust des Gutes und sonderlicher Strafe. Item alles Gut und Kaufmannschaft, das von Polen, Schlesien oder Sachsen geht, soll geführt werden auf Lauban, Görlitz, Budissin, Kamenz, Königsbrück, Hayn, Oschatz, Leipzig und wiederumb."

Die Zollordnung, die gleichzeitig für die Stadt Hayn erlassen wurde, lässt einen Einblick in die derzeitigen Handelsartikel gewinnen und zeigt auch, wie weit die Fäden des Verkehrs reichten, die hier nicht ohne Zwang zu einem Knoten geschürzt waren. Da einige wichtige Linien desselben auch über die Lausitz gingen, mag das Verzeichnis der mautpflichtigen Waren hier Platz finden.[105])

Es werden genannt:

Russisches und lombardisches Wachs, Leder,
Tuch von Dresden und Döbeln, mechlisches (Mecheln) und brüggesches.
Scharlachnes und gefärbtes Tuch von Gent, Ypern, Dornik (Tournay), Mecheln, Brügge, Mastricht, Poperingen, Aachen, St. Trudo (St. Truyen), der Grafschaft Hoya.
Pech, Eisen, Karden.
Getreide, Leinwand, Flachs.
Tonnengut (Heringe, Fische und Honig).
Kupfer und Blech.

An kleiner Krämerei:

Seide, Pfeffer, Safran, Ingwer und andere Gewürze, Gürtel und Messer.

An grosser Krämerei:

Barchent, Beuteltuch, Ziechen (Bettzeuge), Baumwollenzeug aus Magdeburg.
Gewandscheren, Sensen, grosse und kleine Mulden.
Pferde, Rinder und Kleinvieh.
Öl, Mandeln, Reis, Feigen, Wein, Salpeter, Wolle, Holz.

---

[104]) Falke, Zur Geschichte der hohen Landstrasse. Archiv für sächs. Gesch. VII, 113.

[105]) Falke, a. a. O. S. 124 und 125.

Digitized by Google

Fettwaren, Röte, Zwetschken, Waid, rhein. Wein.
Salz, lebendige Fische, Hanf, Mohnkörner und Gesäme.

In Bezug auf die hohe Strasse heisst es in der Strassenordnung von Hayn also: Alle Wagen mit Gewand, Wachs, Leder, Schönwerk, Kupfer und anderen Gütern, die ein Geleitsgeld zahlten, sollen von Breslau, Görlitz, Budissin und anderen Hinterstädten durch den Hayn nach Leipzig, Erfurt, Frankfurt fahren und in die Lande Thüringen, Hessen und Franken.

In demselben Jahre (1462) hatte Görlitz und mit ihm die Lausitzer Städte einen weiteren Erfolg. Die Bemühungen des Herzogs Johann von Schlesien und Sagan, den Frachtverkehr der Lausitz zu entfremden und auf Priebus zu zwingen, wurden durch einen Spruch des Königs Georg von Böhmen zu seinen Ungunsten entschieden und dadurch alle seine Einsprüche und Briefe für unkräftig und machtlos erklärt und Görlitz und die andern Städte bei der alten Strasse belassen. Es heisst in der betreffenden Urkunde:[106])

Nachdem sie von Alters hergebracht haben, dass alle und jegliche bedeckte und unverbundene, mit Salz und andern Waren beladene Wagen, mit welcherlei Ware oder Kaufmannsschatz dieselben, leer oder geladen, von Sachsen, Thüringen, Meissen in die Lande gen Polen und Schlesien reisen, gen Eilenburg oder Grimma kommen und von dannen auf Oschatz und Hayn a. d. Elbe, sollen fürder auf Königsbrück, Kamenz, Budissin, Görlitz, Lauban und dann fort gegen Polen oder in die Schlesien reisen und hinwieder zurück von Polen und Schlesien nach Sachsen etc., die den Queis rühren und darüber kommen, sollen auf Lauban, Görlitz, Budissin, Kamenz, Königsbrück und fürder in Thüringen, Sachsen und Meissen auf den Hayn, Oschatz, Grimma oder Eilenburg reisen, bei Strafe von 50 Mark lötigen Goldes. — Eine Bitte des Rates zu Budissin an den König, auch für diese Stadt die bezüglichen Rechte urkundlich zu bestätigen, wurde unter dem 30. Juni 1462 erfüllt.

Trotz dieser Neuordnung brachen die Frachtfahrer und Kaufleute, die ihrem Vorteil zuliebe grosse Umwege nicht scheuten, aus den vorgeschriebenen Bahnen aus. Darüber klagt auch der Geleitsmann zu Hayn in einem Bericht an seinen Kurfürsten und führt als Beispiel des Rückgangs des Verkehrs an, dass im letzten Jahre zu einem bestimmten Markte 60 beladene Wagen herausgegangen, während deren jetzt nicht zwei gekommen wären.

[106]) Falke, a. a. O., S. 127.

Digitized by Google

Um der Unwissenheit oder Unsicherheit in der Erinnerung an die sich vielfach kreuzenden und verzweigenden Strassenzüge abzuhelfen, wurde eine Recognitio über die Strassen,[107]) wie solche am 12. September 1460 aufgestellt worden war, jetzt (1488) erneuert. In demselben Jahre beschwerte sich der Kurfürst bei Görlitz, dass dieses die Strasse von Priebus nach Klitzdorf und Bunzlau wehre. Da versicherten sich die Görlitzer der Hilfe des Herzogs Albrecht und baten, dass die geordnete Strasse im Wesen bleibe wie vor Alters. Am 7. März erliessen sie eine Antwort an den Kürfürsten Friedrich und Herzog Johann, worin sie sich darauf beriefen, dass sie mit der via regia seit ältesten Zeiten begnadigt seien . . . . und baten, dass man sie ferner dabei belasse.

1502 liessen sich die oberlausitzischen Städte ihre auf die Strassen bezüglichen Rechtssprüche durch Wladislaus, König von Ungarn und Böhmen, erneuern. Im folgenden Jahre kam es infolge verschiedener Irrungen zu mehreren Unterhandlungen und Tagfahrten. Die Streitigkeiten zwischen den sächsischen Fürsten sollten auf dem Tage zu Wurzen, zu dem auch die oberlausitzischen Städte geladen waren, beigelegt werden. Budissin und Görlitz liessen sich von den Bürgern zu Bunzlau ein Bekenntnis ausstellen, dass die Kauf- und Fuhrleute von Alters her die Strasse gezogen seien und wiederum. Ein gleiches Bekenntnis gab die Stadt Naumburg am Queis. Auf Bitten der Görlitzer hin wurden zu jenem Tage auch Dresden und Freiberg geladen, die in gleicher Weise zu Gunsten der oberlausitzischen Städte aussagten.

Ein Hauptgrund für das häufige Ausbrechen aus der hohen Strasse war der neue Zoll zu Lauban. Nach König Georgs Spruch vom Jahre 1462 mussten alle Fuhrleute, so den Queis rührten, auf der „alten Strasse" zum Westen gehen. Es nahmen sich aber die Fuhrleute, da ihnen in Lauban, wo früher gar kein Zoll gewesen war, ein solcher jetzt höher als erlaubt, abgefordert wurde, in acht, den Queis zu rühren und fuhren über Sagan und Priebus auf Spremberg zu. Da hierunter die hohe Strasse erheblich litt, wandte sich Görlitz unter Vorlegung zahlreicher Zeugnisse beschwerdeführend über den Laubaner Zoll an den König Wladislaus v. B., der in einer neuen Urkunde vom 9. Dezember wiederum verordnete, dass hinfür zu ewigen Zeiten wie vor Alters alle Wagen, leer und geladen, und alle Kauf- und Fuhrleute, die aus Polen und Schlesien gen Breslau, Brieg oder derselben Lande Orte kommen und in die Lande Meissen, Sachsen, Thüringen fahren, von Brieg sollten auf Liegnitz, Hain (i. Schlesien), Bunzlau,

[107]) Falke, a. a. O., S. 130.

Digitized by Google

Naumburg oder Löwenberg gen Lauban kraft der Rechtsbriefe nach Meissen etc. und wiederum zurück auf Königsbrück, Kamenz, Görlitz, Lauban, Naumburg, Bunzlau, Hain, Liegnitz oder Löwenberg ziehen und bei schwerer Strafe und Ungnade keine andern Wege suchen; alle neuen und alle Steigerung der alten Zölle auf solcher Landstrasse sollten aufgehoben und die Briefe darüber ab und tot sein.

Gleichzeitig befahl der König dem Landvogt, dass er in allen Städten ausrufen und anschlagen lasse, dass der Zoll zu Laubau aufgehoben sei, indem die von Budissin und Görlitz den Ungrund des Vorgebens der Laubaner (sie müssten 10 Brücken der Strasse unterhalten) dargethan hätten, auch sich die Herzöge von Sachsen über den Schaden beschwerten, der der Landstrasse dadurch erwüchse.[108])

Im Jahre 1512 kamen die meisten diesen Strassenzug betreffenden Irrungen auf dem Tage zu Fraustadt zur Sprache. Eine Menge von Städten: Chemnitz, Freiberg, Meissen, Döbeln, gab Bekenntnisse zu Gunsten der hohen Strasse ab. Der Erfolg war, dass die Abgesandten folgende Artikel vorbehältlich der Genehmigung ihrer Herrschaften aufstellten:

Alle und jegliche Kaufmannsgüter, die aus Polen gegen Posen kommen und weiter gen Leipzig und andere Städte deutscher Nation geführt werden, sollen von Posen auf Frauenstadt, Grossglogau und fürder durch das Fürstentum Sagan auf Görlitz und weiter die gerechte Strasse auf Leipzig wandern . . . (die böhmischen Wagen schlagen bei Görlitz ab). Würde jemand mit Kaufmannsgütern nach dem Vogtlande oder Nürnberg handeln, der soll von Görlitz auf Dresden und fürder die gerechte Strasse seine Güter führen. Wenn die Kaufleute aus Krakau nach deutschen Landen und Städten und wieder zurück einige gerechtere Strassen suchen wollen, so soll es ihnen durch solche Artikel unbenommen sein.

Obwohl sich auf diesem Tage etwas liberalere Anschauungen betreffs des Strassenzwanges geltend machen und man sich auch die Notwendigkeit einer Zollermässigung[109]) zugesteht, so vermochten doch alle Verhandlungen dem Streite kein Ziel zu setzen. Insbesondere war es der Verkehr aus dem nördlichen Polen, der, in unnatürlichem Zwange an die hohe Strasse gebunden, sich natürlichere Wege zum Westen suchte. Zudem wurde im Jahre 1559 in den kaiserlichen Erblanden:

---

[108]) Über die Konkurrenz der sogen. Niederstrasse siehe Falke, a. a O., S. 136.

[109]) Ein beladener Wagen hatte durch das Land der Sechsstädte und Sagan über 13 fl. Zoll zu zahlen. Falke, a. a. O., S. 143.

Digitized by Google

Schlesien und Lausitz ein neuer Zoll eingeführt, der dem Viehhandel aus Polen und Schlesien durch die Lausitz fast ein Ende machte. Derselbe gefährdete auch, wie eine Gesandtschaft des Kurfürsten von Sachsen an den Kaiser letzterem zur Erwägung gab, den Tuchtransport aus Sachsen nach Polen, da dieser einen so hohen Transitzoll in der Lausitz und in Schlesien nicht zu tragen vermochte, ganz abgesehen von einem grossen Teil Nürnberger, Frankfurter und Antwerpener Güter, die in Zukunft über Wittenberg und durch die Mark Brandenburg (also die sog. Niederstrasse im Gegensatz zur hohen Strasse) nach Polen gehen würden. Diese Vorstellungen hatten ausser einigen Mandaten, die zur Einhaltung der alten Strassen aufforderten (1577 und 1589), keinen Erfolg.[110]) Der Verkehr suchte sich nach wie vor die Wege, die am wenigsten mit Abgaben, Zöllen und Geleiten belastet waren. Das zeigt deutlich ein Bericht aus Budissin an den Rat zu Leipzig (22. 4. 1594), der da meldet, dass die polnischen Fuhrleute die Oberlausitz ganz und gar mieden.[111]) Auch im 17. Jahrhundert dauerte der Streit um die Strassen fort, weil eben in Bezug auf Zölle und Stapelrechte keine Erleichterungen eintraten, sondern man im Gegenteil die Abgaben der harten Kriegsnöte wegen eher erhöhte, so weit und so lange überhaupt von einem kommerziellen Verkehr die Rede war.

Daher sind auch in dieser Zeit die Ausbrüche aus den privilegierten Bahnen zahlreich und nicht minder die obrigkeitlichen Mandate, die zur Benutzung der hohen Strasse auffordern. So erlässt im Jahre 1607 der Kurfürst Christian von Sachsen ein Mandat wegen der hohen Landstrasse und „kommuniziert" es den 4 Sechsstädten. 1623, in welchem Jahre die Lausitz pfandweise an Sachsen kam, gebietet der Kurfürst Johann Georg I. als neuer Landesherr abermals die strikte Innehaltung dieses Strassenzuges.

Etwas weniger geräuschvoll, wenn auch nicht ohne Reibung, vollzog sich der Verkehr auf der meridionalen Naturbahn der Oberlausitz, insofern hier in der Tieflandsbucht der Neisse

---

[110]) Vergl. Heller, Handelswege, S. 19 u. 20.
Desgl. Falke, Geschichte des deutschen Handels. S. 270.

[111]) 1577 überreichten die Landstände dem Kaiser Rudolf II. verschiedene Bitten, u. a. Abschaffung der Zollsteigerung und Änderung betreffs der Unterschleife wegen d. h. Strasse. Am 18. 6. 1577 erfüllte er die Bitten durch ein Mandat. Erlasse in demselben Sinne d. 22. 4. 1578 und 20. 3. 1580. Letzterer bedroht den Unterschleif nur mit Verlust der Waren, wenn derselbe mit Wissen des Kaufmanns geschehen, während früher auf das gleiche Vergehen der Verlust von Gütern, Wagen und Pferden gesetzt war. — Gleiche Erneuerung geschah 1589 den 30. Okt. wie 1597 den 15. Juli, 1598 den 6. Febr. und 1601 in dem neuen Zollmandat.

Digitized by Google

seinen Bewegungen eine ziemlich scharfe Richtung vorgezeichnet war.

Wie dieser Weg bereits in prähistorischer Zeit benutzt wurde, so ist er auch in früh geschichtlicher Zeit in Gebrauch geblieben und hat eine gewisse Bedeutung bis auf die Gegenwart behalten.

Wenn sich auch für die Strassenzüge der ersten historischen Zeit urkundliche Nachweise nicht erbringen lassen, so können wir doch aus den Namen der Städte Grottau (Hradek), Wartenberg (Straž) und Münchengrätz (Mnichové Hradiště), welche im engen Zusammenhange mit stráž (Wache) stehen, auf die Existenz — und aus der Lage der Orte auf die Hauptrichtung eines solchen schliessen.[112]) Das Vorhandensein eines Fahrweges in irgend welcher Form geht auch schon daraus hervor, dass bereits in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts König Wenzel I. dem im Gau Zagost gelegenen Kloster Marienthal das Privilegium zollfreien Verkehrs in seinen Gebieten zugestand, sofern die Wagen mit Gütern für das Kloster beladen wären.[113])

Wenn man auch in Anbetracht der natürlichen Verhältnisse nicht daran zweifeln kann, dass die früheste Verbindung zum Süden dem Thale der obern Neisse gefolgt ist, so dürfte doch, nach obigem zu urteilen, das Gebirge bereits sehr früh von einem Strassenzuge in der direkten Verlängerung der Lausitzer Bucht überschritten worden sein. Ist doch die Stadt Zittau ein untrüglicher Beweis dafür. Sie ist ein ausgezeichnetes Beispiel der siedlungbildenden Zusammenwirkung von Terrain und Verkehr. Görlitz am Eingang und Zittau am Ende der Bucht bilden ein interessantes Gegenbild zu den unter ähnlichen Verhältnissen befindlichen Städten Hannover und Kassel an der mitteldeutschen Gebirgsschwelle.

Zittau müsste schon auf Grund seiner Naturbedingungen allein als Produkt der Bedürfnisse des Verkehrs aufgefasst werden, auch wenn uns dies nicht noch ausdrücklich versichert würde. Johann von Guben[114]) schreibt in seinem Chronicon:

---

[112]) Vergl. Feistner, Zur Geschichte der Zittau-Prager Strasse. Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Deutschen in Böhmen. 18. Jahrgang. Nr. 2, S. 146.

[113]) Erben Reg. Boh. Nr. 934, S. 434.
Vergl. auch Käuffer, Abriss I. Bd. 214.
Hübsch, Geschichte des böhm. Handels, berichtet, dass bereits 1180 eine Handelsstrasse zwischen Schlesien und Nürnberg über Böhmen gegangen sei. S. 104.
Vergl. auch Götz: Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels. S. 551.

[114]) Bürgermeister v. Zitt., gest. 1361. N. script. rer. L. I, 3.

Digitized by Google

„Alz wir vernomen und vndirwyst syn von den eldisten vnsern voruarn daz hie vor, czu cziten e dese stadt vz gelegt wart, daz hyn dissit dez gebirgiz kretschin gebuwet woren, die logen vf dem werde czwischen den czwen wassirn (Neisse und Mandau) czu neheste an der burgmöl, dor ynne die vurlüte vnd andere lüte, die dowandirten vber daz gebirge in die marke, (Brandenburg) hatten ir nachtlager. Do noch der hochgeborne vurste Ottacherus, eyn könig czu Beme, der do dachte vor dem vromen syner erbin und dez ryches zu Beme vnd prüfte vnd merkte die fruchtbare gelegenheit desir stadt vnd sacz vz dese stadt . . . "

Über den Aufschwung derselben sagt genannter Chronist weiter:

„ . . . do noch ettliche czit, do derselbe könig Ottacherus vulte vnd merkte die merunge der ynwoner vnd die grosse czuvart der geste wart do noch czu rote wie her dese stadt wolde lon vmme muren . . ."

Die Bedeutung dieser Strasse ging über die einer blossen Verbindung der beiden anliegenden Landschaften des Lausitzer Gebirges hinaus. Die Bucht der Neisse bildete das Konvergenzgebiet einer Anzahl von Verkehrslinien, die in ihrem weiteren Verlaufe in entlegene Gebiete reichten: Mark Brandenburg, Ostseebecken, Polen, Schlesien einerseits und Böhmen und das südwestliche Deutschland andererseits. Die Hauptlinie bildete die Strasse, die von Görlitz an der Neisse herauf nach Zittau zog und von hier aus entweder als Prager Strasse über den Gabler Pass oder als „Leupaerstrasse" über den Pass von Hain weiter zum Süden ging.[115]) In ihrer nördlichen Verlängerung führte diese Strasse längs der unteren Neisse und Oder zur Ostsee.[116]) Eine zweite Linie, deren natürliche Grundlagen gegeben sind, war die Strasse, die sich aus Schlesien in südwestlicher Biegung an das Gebirge heranbewegte. Ein dritter Zug endlich, der die Verbindung zwischen Meissen und der westlichen Lausitz einerseits und Böhmen andererseits vermittelte, benutzte bis Löbau die hohe Strasse, um sich dann in der Senke zwischen Cerneboghzug und Löbauer Berg in südöstlicher Richtung der Lausitzer Bucht zuzuwenden. Den Kreuzungspunkt

---

[115]) Pescheck, Geschichte der Industrie und des Handels d. O.-L. N. L. Mag. Bd. 29 (1852) S. 219: „Von Zittau ging die böhm. Strasse in ältester Zeit durch das sog. böhmische Thor, d. i. einen Felsenpass im Walde zwischen dem lausitzischen Dorfe Hartau und dem böhm. Petersdorf, dann und bis jetzt über den Gäbler."

[116]) Klöden: Beiträge zur Gesch. des Oderhandels. Programme der Berliner Gewerbeschule 1845/52, giebt den weiteren Weg folgendermassen an: Görlitz, Ober-Ludwigsdorf, Nieder-Zodel, Nieder-Neundorf, Rothenburg, Triebel, Sommerfeld, Stargardt (Dorf), Guben, Frankfurt a. d. O.; weiter links der Oder: Ragöser Mühle, Lubenken, Quilitz, Fredeland etc.

Digitized by Google

dieser Linien bildete Zittau, das gleichzeitig auch von einem längs des Gebirges verlaufenden Verkehrswege berührt wurde.

Unter den Gebieten, die hier zu einander in Beziehung traten und deren Verbindungslinien sich in der Neissebucht kreuzten, steht das Ostseebecken, das wie ehemals im Altertum im Mittelalter eine zweite wirtschaftliche Blüte erlangte, obenan. Die böhmischen Handelsleute holten von dorther Wachs, Fische und Tonnengut. Eine Urkunde Karls IV. v. J. 1371 gewährt einen Einblick in die Frachten, die man auf diesen Strassen beförderte. Es werden angeführt: Tuch, Leinewand, gesalzene Fische, Salz, Eisen, Leder, Bier, Honig, Krämereiwaren, als Pfeffer, Ingwer, Kümmel, Lorbeerblätter, Unschlitt, Wachs und Getreide. — Joh. Hass erzählt in seinen Görlitzer Ratsannalen: Item . . . . hat einer von Bruchs (Brüx) 3 wagen. den einen mit fischen, die andern zwehn mit wachs und seheflachs allhie durchgefurt und gesagt, er käme von Danzig, off Posan und wäre . . . zu Glogau durchgefaren . . . der eine fuhrmann ist gekommen von der Leippe, der andere von Graupen, der dritte von Brun.

Wenn nun auch in der Lausitzer Bucht durch die Eigentümlichkeit der Bodenform dem Verkehre in der Hauptrichtung seine Bahnen sehr genau vorgezeichnet sind, so waren doch innerhalb dieses Gebietes immer noch verschiedene Möglichkeiten der Verbindung zwischen den beiden aneinander stossenden Ländern gegeben, je nach dem Ausgangspunkt auf der einen und dem Ziele auf der anderen Seite des Gebirges. Eine solche Differenzierung trat im Laufe der Zeit auch ein, doch ohne Dauer, da hier Zittau solche Versuche stets erfolgreich zu verhindern vermochte. Es erzwang es, dass einzig und allein die an der Neisse hinauf, über das Gebirge gehende Strasse als die einzige Verbindung zwischen dem Norden und Süden betrachtet werden musste. „Der schlesisch-böhmische Verkehr schlug bei Görlitz von der hohen Strasse ab.“ Görlitz suchte sich aber, wohl um die Zölle der Hauptstrasse und vor allem Zittau zu umgehen, einen Weg über das Isergebirge nach Böhmen. So finden wir sicher schon zu Anfang des 14. Jahrhunderts eine Strasse von Görlitz über Friedland, Reichenberg, Bunzlau nach Prag, die in kurzer Zeit sehr lebhaft befahren wurde und auf die Entwicklung der Städte Friedland und Reichenberg am Nord- und Südfusse des Isergebirges sehr vorteilhaft einwirkte. Dagegen protestierte Zittau energisch und folgte damit nur dem Beispiele von Görlitz, das in dem Falle der direkten Verbindung zwischen Zittau und Schlesien genau so gehandelt hatte.[117]) (Siehe oben.) Zittau rief, auf die

[117]) 1341 hatte König Johann allen Verkehr aus Polen und Schlesien, sowie

Digitized by Google

ihm erwachsenden Schädigungen hinweisend, eine königliche Entscheidung an, indem es bei Gelegenheit eines Besuchs Kaiser Karl IV. auf das verbriefte Stapelrecht deutete, dem zufolge „jeder Kaufmann, der von Böhmen nach der Lausitz reise, seine Ware über Weisswasser und Gabel nach Zittau bringen müsse. Daselbst habe er sie einige Zeit zum Verkaufe ausstellen müssen; und erst dann sei ihm erlaubt worden, sie weiter zu fahren.“ Karl entschied zu Gunsten der Zittauer und gebot den Görlitzern, dass sie nicht die neue Strasse über Friedland nach Böhmen reisen, sondern in der ordentlichen Strasse über Zittau und Weisswasser bleiben sollten.[118]) „Die Verbrecher aber sollten mit Hab und Gut verfallen sein.“ Mit dem Zittauer Stapel war natürlich auch ein Zoll verbunden, der 1366 von Karl IV. der Stadt überlassen und, wie erwähnt, oft erneuert wurde. Derselbe Kaiser liess 1357 an der Zittau-Prager Strasse zum Schutze des Verkehrs eine Burg mit Namen Karlsfried oder Neuhaus bauen, wo ein sogenannter Geleitszoll erlegt werden musste. Eine ähnliche Einrichtung bestand auch an der Zittau-Leipaer Strasse, zu deren Schutze Karl eine Besatzung in die Burg Molstein legte.

Ein Zolltarif, der 1386 für das Zittauer Gebiet festgesetzt wurde, ist für die Kenntnis der Handelsartikel und Mautverhältnisse jener Zeit eine wichtige Urkunde. Der Tarif beginnt mit den Worten: Alle und jegliche Ware, so weggeführt oder durchgetrieben wird, zollet:

Es sollen geben:

ein Wagen Salz	12	Gr.	—	Pf.
„ „ Flachs	12	„	—	„
„ „ Zwiebeln	6—20	„	—	„
„ „ Wachs	28—30	„	—	„
ein Bett	4	„	—	„
eine Kuh	—	„	2	„
ein Wagen gegossener Kirschen oder Pflaumen	6	„	—	„
dürre Fische	12—14	„	—	„

anderswoher nach Böhmen über Görlitz gewiesen. Zugleich befahl er seinem Sohne Karl, für das Recht der Görlitzer einzustehen und insbesondere die verpönte Strasse über Friedland zu hindern. Dieses Verbot war ein zweischneidiges Schwert.

[118]) Carpzow, Anal. IV, 146.

Die nördliche Fortsetzung dieser Linie wird in einer Urkunde Karl IV. vom 6. Okt. 1358, wie folgt, bezeichnet: Die Strasse von Zittau in die Mark Brandenburg geht nirgends anders als durch Görlitz, Priebus, Triebel etc. O. L. Urk. Verz. I, Nr. 358, S. 72.

Zwischen Zittau und Prag befanden sich an dieser Strasse noch 5 Zollstätten: Gabel, Niemes, Weisswasser, Jungbunzlau und Brandeis, von denen Weisswasser sogar ein Stapelrecht besass.

Digitized by Google

ein Schock Schindeln	—	Gr.	1 Pf.
ein Wagen Spiesshefte von Eibenholz	12	„	— „
ledige Wagen, die zurückfahren, auf freie Ware der Zittauer Bürger und ein Kramfass nach dem Jahrmarkt zu führen, lösen ein Zeichen um	—	„	2 „
ein Zentner Stahl, Schwefel, Röte, Seife, Rauchwerk	1	„	— „
ein Zentner Kreide (und ein Stück zum Schreiben)	—	„	4 „
ein Mühlstein	3	„	— „
ein Viertel fremdes Bier, so durchgeführt wird,	2	„	— „
ein Fass rhein., mähr., ungar. und östreich. Wein	12	„	— „
ein halbes Fuder böhm. Wein	4	„	— „
ein Fass Malvasier, Muskateller oder Rheinfall oder Klaretwein und Branntwein	2	„	— „
ein Viertel Zittauer Bier, das aus dem Weichbilde geführt wird	—	„	2 „
ein Scheffel Korn, Gerste, Weizen, Hopfen	—	„	1 „
„ „ Hirse	—	„	2 „
„ „ Möhren- oder Kohlsamen	—	„	4 „
„ „ Grütze, Graupen, Rüben oder dergl.	—	„	1 „
„ Schock dürre grosse Fische	1	„	— „
„ „ Lachs	—	„	1 „
„ Ballen Papier	1	„	„
„ Schock Schafsfelle	—	„	16 „
100 Fuchs- oder Zobelbälge	13	„	— „
1 Ballen Leinwand	6	„	— „
1 Schock Sensen	1	„	— „
1 „ Stroh	—	„	4 „
1 „ Schaubhüte	—	„	6 „
1 Buttertopf	—	„	1 „
1 böhm. Käse	—	„	1 „
1 Pferd	1	„	— „
1 Ochse	—	„	2 „
2 Schafe	—	„	1 [119])

Trotz der zahlreichen Zölle war es doch mit der Sicherheit und dem baulichen Zustande dieses Strassenzuges schlecht genug bestellt. Selbst der Karlsfried, einst zum Schutze der über das Gebirge ziehenden Kauf- und Fuhrleute erbaut, wurde ein Raubnest und fiel deshalb unter der Hand der Zittauer im Jahre 1442 samt den Burgen Falkenburg und Roynungen. Das Gebirge gab dem räuberischen Gesindel gute Gelegenheit zu Überfällen und zu rascher Bergung der erlangten Beute. Besondere Schwierigkeiten verursachte dem Verkehr die Über-

[119]) Hübsch, Geschichte des böhm. Handels. S. 201 und 202.

Digitized by Google

windung des nach Norden steil abfallenden Gebirgspasses zwischen Zittau und Gabel. Schon König Johann v. B. hatte unter grossen Kosten Erleichterungen geschaffen. Karl IV. gebot am 29. Mai 1361 wiederum, dass die von altersher von Gabel über das Gebirge gen Zittau führende Strasse auszubessern sei.[120])

Das waren Gründe genug, um selbst den Verkehr, der in der Zittauer Strasse seine natürlichste Verbindung zum Süden hin hatte, zur Aufsuchung neuer Wege zu veranlassen. Aber königliche Verordnungen trieben die Ausbrecher immer wieder auf die „gerechte Strasse" zurück. So gab Karl IV. dem Besitzer der Stadt und der Herrschaft Gabel, Hasco von Lemberg und Zwiřetic für sich und seine Nachfolger den strengen Befehl, den dagegen Handelnden ein Rad vom Wagen zu nehmen. Es ist möglich, dass unter Karls Regierung dieses Gebot respektiert wurde, aber schon Wenzel sah sich 1383 wieder veranlasst, durch ein Schreiben der Zittauer Bürgerschaft den Befehl zu erteilen, auf den Märkten daselbst ausrufen zu lassen, dass es den Kauf- und Fuhrleuten, die von Lausitz nach Böhmen oder umgekehrt mit allerlei Kaufmannschaft an Getreide und allerlei Waren, wie man die nennt, fahren, verboten sei, ungewöhnliche Strassen, in welcher Herrn Güter sie auch immer sein, zu benutzen, sondern sie sollen vielmehr von Weisswasser auf Zittau reisen, damit die königlichen Zölle und Geleite nicht geschwächt werden.[121]) Nötigenfalls solle man mit Gewalt einschreiten.

Trotzdem machte sich am Anfange des 15. Jahrhunderts eine andere Strasse bemerkbar, die, nur um Zittau nicht zu berühren, eine zweimalige Überschreitung des Gebirges nicht scheute. Sie kam aus dem Meissnischen und benutzte die Naturbahn der Einsenkung zwischen Lausitzer Gebirge und Bergland. Ihr Verlauf ist durch die Orte Stolpen, Neustadt, Rumburg, Waltersdorf, Kratzau, Reichenberg, Turnau, Jitschin und Prag angedeutet. Sie diente besonders dem Salzverkehr, weshalb sie auch allgemein die Salzstrasse hiess. Da aber Zittau das Privilegium der Salzniederlage besass, so beschwerte

---

[120]) „Bei der Ausbesserung und Erweiterung der Strasse ist auf beiden Seiten das Gebüsch und Gestrüpp auf eine solche Breite auszuroden, als man dadurch erreichen kann, wenn man einen Stein, der von den Fingern und der hohlen Hand umfasst werden kann, nach beiden Seiten wirft." Trotzdem war auch in der Folge der Weg so trostlos, dass sich viele Privatleute zu Vermächtnissen für den Strassenbau rühren liessen, angesichts „des grossen schadens vnd der gebrechen vieler armen leute, die da wandern vnd die strasse ziehen vber das gebürge, das man nennt den Gäbler, zu vnser stadt."

Vergl. Feistner, a. a. O. S. 148, Anm. 4.

[121]) Carpzow IV, 146.

[122]) Carpzow, a. a. O., S. 147.

Digitized by Google

es sich sofort über jene Neuerung (24. Febr. 1418) beim König. Dieser dekretierte in der Sache u. a. wie folgt: „Davon so ist unser Meinung und gebieten auch ernstlich und heftiglich mit diesem Briefe und wollen, dass ihr bei euch in der Stadt an euern Markttagen ausrufen lassen sollet öffentlich, dass niemand mehr fürbass die Strasse über Waltersdorf, Reichenberg, Gützen (Jitschin), Tornaw und Wiegangsdorf fahre, noch die baue, sondern die ehgenannten Strassen (nämlich Zittau-Weisswasser-Prag), als bei unser lieben Herrn und Vaters Zeiten gewesen ist; würde jemand solche unsere Gebote verfahren und darüber andere Strassen bauen, so befehlen wir euch ernstlich und heftiglich mit diesem Briefe, dass ihr das mit Hilfe eures Vogtes, der itzund ist oder in Zeiten sein wird, widerstehen, wehren und nicht gestatten sollet, auf dass uns an unsern Zöllen und Geleiten nichts abgehe . . . " Der einzige Weg von Meissen sei, wie er schon früher betont, über Königsbrück, Kamenz, Budissin, Löbau gen Zittau und von da gen Gabel etc., „um die gewöhnlichen Zölle zu entrichten."[123])

Aber die Natur lässt sich auf die Dauer durch solche Gewaltmassregeln nicht unterdrücken. Drei Jahrzehnte nach jenem Erlass Wenzels wird die Görlitz-Reichenberger Strasse von dem auf ihr lastenden Banne befreit[124]) und dem ungehinderten Verkehre übergeben. In der Belehnungsurkunde, die König Ladislaus i. J. 1454 den Brüdern Ullrich, Wenzel und Friedrich und deren Vetter Wenzel von Biberstein erteilt, ist nämlich auch die Rede von der Strasse, die da gehet von Liebenau auf Reichenberg und fürder von Reichenberg auf Friedland mit Zöllen, nämlich der Zoll zu Reichenberg und alle andern zugehörigen.[125])

So gross durch die Freigabe dieser Strasse der Gewinn für Friedland und Reichenberg war, so empfindlich war der Verlust für Zittau, das dafür auch fortan mit um so grösserer Strenge an dem ihm verbleibenden Zwangsrecht auf die Strassen festhielt und durch seine Klagen immer neue Interventionen der Fürsten erwirkte. So schreibt 1516 König Ladislaus an die Stadt, „dass Kauf- und Fuhrleute, die die alten Strassen meiden, neue und Beiwege aufsuchen, mit Gewalt auf die Zölle getrieben werden sollen bei Verlust von Wagen, Pferden und Frachtgut,"[126]) und 1544, am 12. Januar, schreibt Ferdinand I., er sei von den Zittauern benachrichtigt

---

[123]) Vergl. O. L. Urk. III. Nr. 1008. S. 196 u. 197.
[124]) Hallwich, Reichenberg und Umgebung. S. 47.
[125]) Feistner, a. a. O. S. 151.
[126] und [127]) Carpzow, a. a. O. S. 148.

Digitized by Google

worden, „dass etliche Fuhrleute mit ganzen Gebunden, Lastwagen und sonst mit andern Kaufmannswaren und Gütern die geordnete Landstrasse verlassen hätten und andere fremde Strassen führen.“[127]) Hiergegen erlässt er ein strenges Verbot, dessen Durchführung er der Stadt Zittau überträgt.

Verhältnismässig spät erlangte die direkte Verbindung zwischen Prag und Bautzen über Waltersdorf, die lange verpönt war, Berechtigung. Als nämlich König Matthias 1611 aus Prag nach Budissin zur Huldigung zog, war er genötigt, wegen der in Zittau herrschenden Pest, von Gabel aus die Strasse über Waltersdorf zu benutzen. Dadurch war sie auch dem Verkehr eröffnet und erhielt den Namen „Königstrasse“.[128])

Der Eigenverkehr der Oberlausitz.

Dieselben günstigen Momente, die dem Lande zu seinem hervorragenden Durchgangsverkehr verhalfen, ermöglichten es auch den Städten der Lausitz, die frühzeitig Mittelpunkte industrieller Thätigkeit wurden, sich auch ihrerseits erfolgreich auf dem Markte des Auslandes zu behaupten. Entsprechend den ihnen von der Natur gebotenen Verkehrslinien überschritten ihre Kaufleute die heimatlichen Grenzen, um in nähern oder fernern Nachbargebieten Absatz für ihre heimischen Erzeugnisse zu suchen.

Die höhere Kultur des Landes beruhte fast lediglich auf den Städten, und unter diesen besassen auch wieder nur die Sechsstädte eine selbständige Bedeutung.[129]) Wenn wir sie in Hinsicht auf ihre Teilnahme am Verkehr unterscheiden wollen, so bietet uns die Natur hilfreiche Hand. Lauban, Görlitz, Löbau, Budissin und Kamenz lagen an der hohen Strasse, gereiht wie die Perlen einer Kette. Ihren Kaufleuten musste der wahrhaft internationale Verkehr dieser Linie den Weg zum Auslande zeigen, während Zittau seine Verkehrsgebiete in der Richtung der durch die Lausitzer Bucht ziehenden Strassen und, seiner Lage entsprechend, vor allem im Süden suchen musste. Am günstigsten war Görlitz daran, indem es den Vorteil der Lage an den zwei Hauptverkehrsrichtungen der Oberlausitz vereinigte, ein Umstand, den bereits der ungarische Landvogt Georg v. Stein (1479—1490) begriff, wenn er sagte, dass die Stadt Görlitz sub felici sidere gelegen sei.

Wenn wir also die Städte hinsichtlich ihrer auswärtigen

---

[128]) Feistner, a. a. O. 151.
[129]) Vergl. Kämmel, Joh. Hass, N. L. Mag. LI, 10. 1874.

Digitized by Google

Handelsbeziehungen klassifizieren wollen, so ergiebt sich, dass eine grössere Gruppe (Lauban, Görlitz, Löbau, Budissin und Kamenz), entsprechend ihrer Lage, in der Hauptsache nach dem Osten und Westen gravitierte, während eine kleinere (Zittau und Görlitz) aus demselben Grunde in ihren Beziehungen zum Süden und Norden inklinierte.

Der Stadt Görlitz verhalf ihre vorteilhafte Doppellage zu einer raschen Entwicklung, die eine Art politischer und wirtschaftlicher Hegemonie über die übrigen Städte zur Folge hatte, und die es ihr ermöglichte, sich zu einem Typus der ganzen Landschaft auszubilden. „Keine Stadt der Oberlausitz kann mit soviel Recht als ein Typus des ganzen Lebens unsrer Landschaft bezeichnet werden, als die grösste und mächtigste aller, als Görlitz. Hier stand eine herrschgewöhnte und thatkräftige Oligarchie zahlreichen und starken Zünften gegenüber, hier entwickelte sich am stattlichsten Gewerbe und Handel, denn hier kreuzten sich die grossen Strassen von Süd und Nord, von Ost und West . . . . Diese Stadt behauptete eine fast reichsstädtische Unabhängigkeit und führte mit Stolz neben dem böhmischen Löwen den kaiserlichen Doppeladler im goldenen Felde".[180]) So ist auch der historische Verkehr der Oberlausitz in gewissem Sinne der Verkehr von Görlitz, neben dem nur Zittau eine nennenswerte Selbständigkeit besitzt, da es das grosse Gebiet von Böhmen und überhaupt den Süden dank seiner Lage allein beherrschte.

Die Hauptgebiete für die Verkehrsbeziehungen der Städte jener ersten Gruppe lagen in der Richtung der hohen Strasse und waren zunächst Schlesien und Meissen und alsdann die beiderseits über diese hinausliegenden Länder, wie gleichzeitig auch die Niederlausitz (Cottbus) und Brandenburg (Frankfurt a. d. Oder) von ihnen aufgesucht wurden. Viel besucht wurden von den lausitzischen Kaufleuten, insbesondere von Görlitz aus, die Märkte von Schlesien, Breslau selbst, aber auch Brieg und Neisse. Hier fand vor allem das Haupterzeugnis der lausitzischen Industrie, das Tuch,[181]) einen guten Absatz. Ja der Görlitzer Kaufmann drang auch weiter nach Osten vor, bis Krakau. 1443 geben die Ratmannen dieser Stadt den Bürgern von Görlitz sicher Geleit und christlich Fried in ihrer Stadt.[182]) Görlitzer Kaufleute überstiegen sogar die Karpaten, und ihre Tuchballen fanden, oft durch Zwischenhändler, den Weg bis Ofen und Konstantinopel. Das Görlitzer Tuch war

---

[180]) Kämmel, a. a. O. S. 15.

[181]) „Die burger zum teil hätten ire hendel am meisten mit Gewande, denn isz weren viel tuchmecher bei uns." N. script. rer. Lus. IV, 367.

[182]) Verz. O. L. Urk. I. 5—8. S. 56.

Digitized by Google

hier so geschätzt, dass man 1511 für den Ballen 10—15 Gulden mehr zahlte, als für die entsprechende Quantität Laubaner, Zittauer, Reichenbacher oder Breslauer Tuch, ja, dass die ungarischen Kaufleute, die den Zwischenhandel mit den türkischen Ländern besorgten, die Görlitzer Ware unbesichtigt weiterschickten.[133]) Ein Hauptziel für den Görlitzer Kaufmann bildete auch Breslau, wo er seine Waren im „Ganzkauf" an die polnischen Händler absetzte und preussisches Leder und Breslauer „Schauben" einhandelte. Der Hauptverkehr ins Innere von Polen ging allerdings einen andern Weg, über Sagan und Glogau.

Der Verkehr, der aus den lausitzischen Städten auf der hohen Strasse nach Westen ging, hatte zum grössten Teil Leipzig zum Ziel, das in seinen Messen ein gutes Absatzgebiet bot und das in den Zeiten unbezweifelter Strassen- und Stapelgerechtigkeit überhaupt den gesamten Verkehrsstrom, der vom Osten kam, an sich zog. Ausserdem besuchte aber der lausitzische Händler, besonders der von Görlitz, auch Thüringen, das Bezugsgebiet des Waids.

Für Görlitz waren auch die Frankfurter Messen von Wichtigkeit, weil ihm hier Gelegenheit geboten war, einen Teil seiner polnischen Geschäfte zu besorgen. Aber auch bis ins eigentliche Polen drang der Görlitzer Händler vor und besuchte alljährlich die Georgimesse zu Gnesen und die Johannis- und Herbstmesse zu Posen,[134]) wo er reichen Absatz für seine Tuche und gute Gelegenheit zum Einkauf von Rohprodukten fand. Auch Cottbus in der Niederlausitz wurde sowohl von Görlitzer als Budissiner Kaufleuten besucht.[135])

In seinen Verkehrsbeziehungen zum Süden kam Görlitz wiederholt mit Zittau in Rivalität, das die Nichtachtung seines Strassenprivilegs ebenso wenig dulden wollte, als es über die Konkurrenz in seiner eigentlichen Domäne Böhmen erbaut war. — Doch verkehrten Zittauer Kaufleute auch über Görlitz zum Norden hin; ja für sie bestand in letzterer Stadt sogar ein besonderer Zolltarif, den sie am Anfange des 15. Jahrhunderts von Wenzel erhalten hatten.[136]) Es heisst daselbst:

„Ein jeglicher Bürger von der Sittau, der einen verbundenen Wagen Gewand, Landtücher, durch Görlitz fährt, soll geben für jedes Pferd 1 Groschen. Zittauisch Bier geht zollfrei durch Görlitz, ungehindert, nur ist für jedes Pferd 1 Heller zu geben; allerlei Zentnergut giebt von 6 Zentnern 1 Gr. Zoll; Vieh, das

---

[133]) Vergl. Kämmel, a. a. O. S. 32.
[134]) Hass I. 119, 120, 223, 321 und 107, 106.
[135]) Hass I. 291.
[136]) Hübsch, a. a. O. S. 200.

Digitized by Google

ein Zittauer Bürger von Polen durchtreibt, giebt für jedes Hauptrindvieh 1 Heller; kleines Vieh vom Hundert 1 Groschen. Pech und Eisen ist zollfrei; eine Tonne Honig wird mit 1 Gr., eine Last Heringe mit 4 Gr., ein Wagen Hechte oder andere Fische mit 2 Gr., 100 Häute mit 3 Groschen verzollt. Häute unter 12 Stück bleiben frei."

Der Hauptverkehr Zittaus ging aber zum Süden, nach Böhmen, dessen König Ottokar es auch seine Erhebung zur Stadt verdankte. Aus den Bedürfnissen des Verkehrs hervorgegangen — denn Ottokar hatte damit eine innigere Verbindung des böhmischen Durchgangshandels mit den sogen. wendischen Städten an der Ostsee beabsichtigt — sollte es auch sofort eine eigene Bedeutung erhalten. Er errichtete nämlich daselbst eine Getreideniederlage, und wie die noch vorhandenen königlichen Diplome und Privilegien beweisen, hatte er diese Stadt damit besonders privilegiert.

Um das Aufblühen der jungen Stadt zu befördern, gab Ottokar II. bei Gelegenheit eines Aufenthalts daselbst den Bürgern Freiheit von Zoll und Abgaben durch das ganze Königreich Böhmen auf die Dauer seiner Regierung. Joh. v. Guben berichtet darüber: „her begnodte sie also, daz alle koufleite, die uz dizze stat czogen vnd wandirten by syne geczyten, ny kein czoll noch kein geleyte gebin, also vytt alse in bemerlant hyn vnd her czogen." Und 1305 „begnodte konig Wenzeslaus dese stat 3 iar, daz se keynen czoll dorfte gebin, wen se di Prager Märkt bezög."

Dies kam besonders den Zittauer Tuchmachern zu gute, die von jener Erlaubnis ausgiebigen Gebrauch machten, die aber auch eine Ware lieferten, die mit der niederländischen erfolgreich konkurrierte. „Deshalb kauften die Gewandschneider zu Prag ihren Tuchbedarf nicht mehr so häufig von den Nürnberger und niederländischen Kaufleuten, sondern meist von den vielen nach Prag gekommenen Zittauer und Friedländer Tuchmachern, die ein überaus gutes und schönes Tuch lieferten".[137])

Hier in Prag war aber den lausitzischen Kaufleuten Gelegenheit geboten, die weitreichendsten und vorteilhaftesten Verkehrsbeziehungen anzuknüpfen, denn der Markt dieser Handelsstadt besass in jener Zeit eine geradezu internationale Bedeutung. So meldet ein Nürnberger Annalist über den Stand des Verkehrs:[138]) „Vor dem Antritt des Winters, nämlich in den Monaten September, Oktober und November herrscht die grösste Handelsthätigkeit in Prag. Da füllt sich das Kaufhaus auf die unglaublichste Weise, und man sieht daselbst

[137]) und [138]) Hübsch, a. a. O. S. 259.

Digitized by Google

eine Anzahl fremder Käufer und Verkäufer, namentlich Venetianer, Genueser, Armenier, Juden, Griechen, Nürnberger, Augsburger, Polen u. a. versammelt. Das Gewimmel von Frachtwagen, Karrnern, Sackträgern und Mäklern ist ebenso gross, und ihre Zahl nimmt den ganzen Tag nicht ab. Die vorzüglichsten Artikel, deren man hier ansichtig wird, sind verschiedene Gold-, Seiden- und Baumwollenstoffe, Gewürze, Früchte, Drogerien, Zucker, Farbröte aus Brabant, Saflor, Olivenöl, französische und Rheinweine, Fische, Tuche, Linnen etc. Die Heringe und Stockfische bilden um diese Zeit die Haupteinfuhr, und es giebt im Monat November Tage in der Woche, wo mehr als 1000 Tonnen Heringe und andere Fische und ebensoviele Päcke Stockfische im Umgeld aufgestapelt liegen."

Dass sich die Geschäftsbeziehungen der Zittauer Kaufleute an solchem Platze erweiterten, geht aus einer Urkunde des Königs Sigmund vom Jahre 1386 hervor, in der er Zittau die Begnadigung zu teil werden lässt, dass seine Bürger bis Ofen und Pest handeln dürfen wie die Nürnberger und Prager.[139]) Auch das Zittauer Bier fand seinen Weg zum Süden, wo es vor dem Prager genannt wird, und 1385 erhalten die Bürger von Prag die Erlaubnis, dasselbe von Zittau holen zu dürfen.

Im Jahre 1425 erhielt Zittau auch das Recht einer Bleiniederlage. Dasselbe bestand in dem Emporium des Frauenberger Bleies, das in der Nähe von Weisskirchen abgebaut wurde. Mit diesem Privilegium war die Beherrschung des ganzen Bleihandels der Gegend verbunden. Zittau stempelte das Blei und durfte, wo ungestempeltes angetroffen wurde, dasselbe zu der Stadt Nutzen konfiszieren. 1469 bestätigte König Matthias der Stadt Zittau ihre Privilegien und gab ihr „eine rechte Niederlage an den Heringen und allerlei Fischerei und Tonnengut", die aber 1490 unter Wladislaus wieder verloren ging.

So sehen wir frühzeitig die von der Natur dem Lande gegebenen Vorteile der Lage und Bodenform trefflich ausgenützt. Mit allen ihren wirtschaftlich bedeutend entwickelten Nachbargebieten stehen die Lausitzer Städte in lebhafter Wechselwirkung des Gebens und Empfangens. Aber unter welchen Schwierigkeiten — dieselbe Ungunst der Zeitverhältnisse, die sich chicanös zwischen die Naturbedingungen und den Durchgangsverkehr stellte, vermehrt um eine Reihe spezifischer Missstände, erschwerte auch die Expansion der Städte und hinderte dadurch ihre Entwickelung, so dass selbst das am meisten begünstigte Görlitz nicht zu einer Bedeutung kommen konnte, die ihm gestattet hätte, sich mit den unter ähnlichen

[139]) Verz. O. L. Urk. III. 597. S. 122.

Digitized by Google

Umständen befindlichen Handelsplätzen Köln, Hannover, Magdeburg, Leipzig, Breslau vergleichen zu können.

Wie für den fremden Händler war auch für die Lausitzer Städte der Görlitzer Waidstapel eine empfindliche Beschwerung. Denn dieselben, die sich alle mehr oder weniger mit dem damals blühenden Tuchmacherhandwerk beschäftigten, mussten das unentbehrliche Farbkraut, das man aus Thüringen längs der hohen Strasse durch ihre eigenen Mauern führte, in Görlitz aus zweiter Hand kaufen, wodurch der Waid einmal bedeutend teurer wurde und sie andererseits auch nur Ware geringerer Qualität erhielten, da sich die Görlitzer Interessenten aufs vorteilhafteste erst selbst versahen.

Auch Zittau war ursprünglich dem Zwange unterstellt, für seine Bedürfnisse den Waid vom Görlitzer Stapelmarkt zu holen, obwohl es zu jener Zeit (1339) noch nicht einmal der Oberlausitz inkorporiert war.[140]) Auf hiergegen erhobene Beschwerde hin regelt König Johann von Böhmen am 29. Juli 1339[141]) die Angelegenheit ex speciali gratia dahin, ut pro civitatis Sithaviensis necessitate sandix (Waid) . . . adduci debeat et non magis. . . .

Da sich Görlitz bei jedem Thronwechsel seinen Stapel von neuem bestätigen liess, so war auch Zittau genötigt, ein gleiches bezüglich seines Ausnahmeprivilegs zu thun. Selbst Karl IV., der doch viele Fesseln sprengte, bestätigte 1378 der Stadt Görlitz ihre Niederlage und verfügte in Bezug auf Zittau: man mag den von der Sitte weyte zufuren czu irer Notdurft und den weyt nicht von dannen verkaufen.[142])

Nicht weniger litt der Verkehr der Lausitzer Städte unter der Last zahlreicher Zölle, sowohl im eigenen als im fremden Lande. Wie drückend dieselbe für die Allgemeinheit waren, erhellt am besten aus den Konzessionen, die sich einzelne bevorzugte Gemeinwesen durch ihren Einfluss an massgebenden Stellen zu verschaffen wussten. So erscheint Zittau, wie wir bereits sahen, frühzeitig im Besitz wertvoller Privilegien, die ihm für seinen Handel den Süden bis Ofen und Pest öffneten,

---

[140]) Über die Frage dieser Inkorporierung vergl. Knothe, Urkundliche Grundlagen einer Rechtsgeschichte der O.-L. N. L. Mag. LIII, 249.

[141]) Cod. dipl. Lus. sup. No. 236, S. 328.

[142]) 1380 hatte es für kurze Zeit den Anschein, als sollte die schädliche Einrichtung aufhören, aber schon 1381 erfolgte die Verordnung, die von Görlitz bei all ihren Briefen, Privilegien, Freiheiten und Gnaden geruhiglich zu belassen. L. Mag. 1859. S. 408. 1477 errichteten die Herzöge Ernst und Albrecht in Grossenhain eine Konkurrenzniederlage nach Görlitzer Muster, die den Stapel von Görlitz derartig ruinierte, dass der Umsatz auf $^1/_8$ sank (von 9000 auf 3000 Mass im Jahr). Trotzdem bleibt die Niederlage bestehen und wird 1521 u. 22 noch urkundlich erwähnt (O. L. U. V. II, 120.) Ja der Stapel wird sogar nach dem Pönfall (1547) wieder bestätigt und 1577 nochmals erneuert.

Digitized by Google

und 1383 muss ihm die Stadt Budissin die Erlaubnis geben, sein Bier in und durch ihr Land zollfrei führen zu dürfen.[143])

Görlitz erhält am 2. Mai 1329 vom König Johann Zollfreiheit für alle und für einzelne Bürger der Stadt durch alle Länder des Königreichs Böhmen, welches Gut und wohin sie es auch führen möchten, auf ewige Zeiten. 1431 erneuert König Sigmund einen Brief des König Johann und macht die Görlitzer zollfrei in Böhmen.[144]) Es war das allerdings gerade in dieser Zeit (Hussitenkrieg) ein Geschenk von zweifelhaftem Werte. 1433 gebietet Sigmund den Städten in Schlesien, desgleichen Budissin, Zittau etc. und der Markgrafschaft Oberlausitz, die Bürger der Stadt Görlitz frei ziehen und handeln zu lassen, auch zu geleiten, wo das not ist. Und in demselben Jahre befiehlt er nochmals, dass man die von Görlitz der gegebenen Freiheiten und „ungelten" in allen Landen ungehindert gebrauchen lassen solle.[145])

1434 gebietet Sigmund allen und jedem, auch den Städten Budissin, Zittau, Lauban, Löbau und Kamenz, dass sie die von Görlitz seiner Gnade an ihren Zöllen, „ungelten" und andern ungehindert gebrauchen lassen, bei Abstellung ihrer eigenen Privilegien.[146]) König Albrecht giebt 1438 den Bürgern zu Görlitz „sicher Geleit also, dass sie mit ihrer Habe und Kaufmannsschatz durch Hungarn, Östreich, Mähren vyr Jahre nächstkünftige ungehindert ziehen dürfen".[147]) Und endlich erlaubt König Ladislaus im Jahre 1455, „dass die Bürger und ynwoner zu Görlitz hinfüro mit aller Kaufmannsschatz, die sie in und aufs Breslau fahren, Zolls, Mautes und „ungeltes" frei sein sollen."[148])

Es begreift sich, dass all' die Lasten, die hier für gewisse Städte durch Privilegien als aufgehoben erscheinen, dem Verkehr im allgemeinen ein empfindliches Hindernis sein und die Konkurrenz erheblich erschweren mussten. Denn was besagte denn etwa die Zollfreiheit, deren sich Kamenz im Budissiner Weichbilde erfreute,[149]) oder die freie Durchfuhr durch Budissin, Kamenz und Königsbrück, die der Stadt Löbau privilegiert war,[150]) solchen Vorteilen gegenüber?

Mit Argwohn und Eifersucht überwachten die Städte einander auch in der Innehaltung der Strassen und rügten rücksichtslos jede Übertretung. Die Linien des Durchgangsverkehrs waren in der Hauptsache auch die Wege für die Eigen-

[143]) O. L. U. V. I, 114.
[144]) O. L. U. V. I, 34 und Heft 5—8. 29.
[145]) O. L. U. V. I. 5.—8. Heft, S. 35.
[146]), [147]) und [148]) O. L. U. V. I. 5.—8 Heft, S. 38, 48 und 74.
[149]) O. L. U. V. Nr. 392, S. 19. Käuffer a. a. O. I, 186.
[150]) O. L. U. V. I. Nr. 307, S. 61.

Digitized by Google

bewegungen der Städte und der Zwang der genauen Verfolgung rücksichtlich beider gleich streng. So musste es sich Zittau versagen, um die Vorrechte der Stadt Görlitz nicht zu schädigen, direkt mit Schlesien zu verkehren, Görlitz, um die Strassengerechtigkeit Zittaus nicht zu verletzen, den kürzesten Weg nach Böhmen über Friedland und Reichenberg zu benutzen. Die Verbindung zwischen Meissen und der südlichen Lausitz, die sich ganz naturgemäss in der Senke zwischen Lausitzer Gebirge und Bergland entwickelte, wurde von Zittau heftig bekämpft und blieb jahrhundertelang verpönt. Es kostete langen, energischen Kampf, Aufhebung des oft unnatürlichsten Zwanges oder Dispens von der Einhaltung desselben zu erlangen. Ein deutliches Beispiel hierfür bietet folgender Fall.

Die Verbindung zwischen Görlitz und Polen erfolgte durch eine Strasse über Sagan und Glogau, der natürlichste Weg, wie ein Blick auf die Karte lehrt. 1512 gab plötzlich König Wladislaus der Stadt Breslau Stapelgerechtigkeit, und sofort verlangte diese, dass jener Verkehr nur über sie weg erfolge bei einer Strafe von 50 Mark lötigen Goldes. Dadurch wurde die erwähnte Strasse[151]) nach Polen sowohl als auch jene über Frankfurt a. d. O. vollständig gesperrt und ausserdem durch den Breslauer Stapel jeder Warentransport um Wochen aufgehalten. Görlitz und die übrigen Sechsstädte opponierten gegen diese ebenso schädliche als thörichte Massregel. Da sie aber zunächst eine Aufhebung derselben nicht durchsetzen konnten, so suchten sie dieselbe wenigstens unwirksam zu machen. Man erkannte die Neuerung nicht an und verkehrte nach wie vor auf der verpönten Strasse mit Polen, in welchem Widerstande sie sogar von dem Könige Sigmund von Polen unterstützt wurden, indem er den Görlitzern in ganz Polen freien Handel gewährte, den Breslauer Kaufleuten aber seine Grenzen sperrte. (Erlass vom 5. Mai 1511, d. in nova civitate Cortzin).[152])

Diese tyrannische Sperre naturgemässer Verkehrslinien veranlasste energische Gegenmassregeln von seiten einer Anzahl von Fürsten. Im August 1512 liessen der König Sigmund

---

[151]) An diese Linie knüpfte sich alter Hader. 1502 beschwerten sich die Görlitzer beim Könige, dass ihnen die Bunzlauer und Laubaner für ihre Landesprodukte die „kleine Strasse über die Heide" nach Glogau wehrten. (Der Durchgangsverkehr war sowieso auf die hohe Strasse angewiesen.) Der König entschied zu gunsten der Görlitzer. Käuffer, a. a. O. III. 41.

1506 neue Verfügung: „Alle Fuhrleute, die aus Preussen und Polen nach Böhmen fahren, ohne die sächsischen Lande zu berühren, können „über die Heide" fahren, müssen aber in Lorenzdorf Zoll entrichten. Ferner: „Alle Kaufleute, die aus Schlesien in die O. L. und aus derselben dorthin fahren, können die kleine Strasse fahren, müssen aber den Zoll in Lorenzdorf geben." O. L. U.V. II, 72.

[152]) Kämmel, a. a. O., S. 65.

Digitized by Google

von Polen, Herzog Georg von Sachsen und Herzog Bogislaus von Pommern-Stettin ihre Gesandten zu einem Kongress in Fraustadt zusammentreten (Siehe oben), der den Beschluss fasste, dass fortan der gesamte Verkehr von Posen nach Görlitz und den deutschen Landen ausschliesslich über Glogau und Görlitz gehen solle. König Wladislaus wolle man ersuchen um Abstellung des Breslauer Stapels. Ganz unerwartet hatten die Vorstellungen und die Bemühungen der geschädigten Städte Erfolg. Auf dem Tage zu Ofen (21. September 1512) wurde durch königlichen Rezess die Herstellung des alten Zustandes und die Aufhebung des Breslauer Stapelrechts verfügt und den Görlitzern bedeutet, „dass sie sich mit der Strasse wie vor Alters halten sollten.“ [153])

Eine andere arge Schädigung der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes im allgemeinen und einer gedeihlichen Entfaltung des städtischen Verkehrs im besonderen bildete der Gegensatz zwischen Adel und Städten, der, wie er in ganz Deutschland wütete, auch die Oberlausitz in zwei feindliche Heerlager teilte und sich unzähligemal zu den schärfsten Formen zuspitzte. Hatten sich die Nürnberger und Breslauer beim Könige Wladislaus beschwert, dass, wenn sie aus Niederland, von Venedig durch alle Mittellande mit ihren Gütern, Waren und Kaufmannschatz sicher und frei gezogen, sie in der Lausitz ihrer Güter und ihres Lebens nicht sicher wären, so hatten gerade die Städte von dieser Landplage am meisten zu leiden.[154])

Die Lausitzer Städte haben sich mit Ausnahme von Budissin erst im Laufe des 13. Jahrhunderts als solche entwickelt.[155]) Durch die deutsche Einwanderung, insbesondere der flämischen Tuchweber, wurden sie bald Mittelpunkte reger Gewerbthätigkeit. Das Marktrecht, dessen Verleihung bei keiner der Sechsstädte bekannt ist, liess diese in ihrer unmittelbaren Stellung unter dem Landesherrn so recht zu eigentlichen Städten entfalten. Die Bewohner zerfielen in die Inhaber königlicher Ämter und Lehen, in die Bürger (Patrizier) und die niederen Leute, die Handwerker. Da infolge der Zuwanderung die Städte und insbesondere der Handwerkerstand bedeutenden Zuwachs erhielten, da derselbe durch seinen Gewerbebetrieb und den sich aus demselben entwickelnden Handel zu Wohlhabenheit gelangte, und da ferner durch die neuen Zuwanderer und den wachsenden Verkehr die Kenntnis des magdeburgi-

---

[153]) Ebenda S. 77. Görlitz berechnete seinen Schaden auf 30000 fl.

[154]) König Wladislaus liess die Städte anweisen, sie sollden die strosszen und sich selbir, wie vor aldirs gethan, schützen und befrieden und uff die placker flugs und mit ernste greiffen.

[155]) Vergl. hierzu K ä m m e l a. a. O. S. 10ff.

Digitized by Google

schen Rechts allgemeiner wurde, so konnte es nicht fehlen, dass der dritte Stand im Gefühle der bürgerlichen Freiheit, die er für sich beanspruchte, den Herrschenden unbequem wurde, und dies um so mehr, als die reichen Kaufleute, die sich auch nur aus der einfachsten Klasse emporgearbeitet hatten, durch Kauf in den Besitz zahlreicher Landgüter kamen. Über diese Landgebiete fiel den Städten auch die Gerichtsbarkeit zu, wie überhaupt Görlitz, Zittau und Lauban dieselbe über den ganzen Kreis übten, dessen Hauptort sie waren. Dadurch sah sich der Adel samt seinen Unterthanen in den wichtigsten Kriminalfällen den städtischen Schöffengerichten unterstellt. Das war natürlich eine Quelle fortgesetzter Kämpfe. Die Städter suchten ihre Kompetenzen zu erweitern, die Edelleute der wirtschaftlichen Entwicklung derselben, die ihnen Gefahr drohte, Schranken zu ziehen, indem sie ihnen in gewissen Betrieben Konkurrenz bereiteten oder solche begünstigten. Dieser ebenso sehr aus wirtschaftlichen wie aus politischen Gründen geführte Streit ruhte nur während der Hussitenkriege einigermassen, wo die äussere Gefahr die feindlichen Parteien scheinbar versöhnte; bald nachher bietet das Land sein altes Bild:[156]) Aufruhr in den Städten, die Strassen voll Wegelagerer, die von der Rechtmässigkeit ihres Gewerbes überzeugt waren, wie der Spruch sagte: Rüten vnd Roven dat is gheine Schand, dat dhon de besten im ganzen Land. Mussten doch 1438, als König Albrecht nach der Oberlausitz zur Huldigung kam, die Sechsstädte die Grenzgebirge besetzen und mit bewaffneter Hand dem Könige entgegenkommen, um einen möglichen Überfall zu verhindern.

Die wachsende Spannung in dem Gegensatz zwischen Städten und Adel trieb am Anfange des 16. Jahrhunderts zur Katastrophe. Der Adel strengte im Jahre 1509 eine förmliche Klage beim königlich böhmischen Hofe an, dessen Entscheidung am 26. Februar 1510 im sogen. Kuttenberger Spruch für die Städte höchst ungünstig ausfiel. Ihre Interessen erlitten eine völlige Niederlage: die gerichtliche Kompetenz über Edelleute hörte auf, der Erwerb von adligen Landgütern wurde untersagt und das „Einfallen" städtischer Landreiter in adlige Höfe verboten.

Dadurch waren die Städte entwaffnet gegenüber der Unsicherheit aller Strassen und in ihrem Erwerbe arg bedroht. War schon vorher die Frechheit der „Reuter" gross gewesen, jetzt stieg sie zu unerträglicher Höhe. Keine Strasse war sicher, nicht einmal die zwischen den einzelnen Städten. Da fassten die Städte den Entschluss, eine berittene Garde von 32 Mann

[156]) Vergl. hierzu Kämmel, a. a. O. S. 52.

Digitized by Google

aufzubringen und sich untereinander treu beizustehen. Aber wie zum Hohne wurde unweit von Görlitz eine Wagenkarawane, die an den König Sigmund von Polen bestimmt war und einen Wert von 13000 Gulden repräsentierte, von Räubern angefallen. Und Görlitzer Kaufleute wurden innerhalb kurzer Frist sowohl auf der Frankfurter als auf der Breslauer Strasse ausgeraubt. Hass, der dies berichtete, fügt bei: dodorch der kauffmann mit solcher forcht beswert, daz er fordir vmb besserung seiner narung die strossze nicht sicher ziehen noch bawen thorst.

Görlitz, in dessen Nähe die Überfälle stattgefunden, war in grosser Verlegenheit. Der König Sigmund beschwerte sich heftig, dass es nicht für die Sicherheit der Strassen sorge. Gleichwohl waren ihm durch den Kuttenberger Spruch die Hände gebunden. Trotzdem entledigte es sich seiner Aufgabe mit Energie, indem es die Räuber greifen und richten liess, hatte aber auch schwere Tage für die rasche That zu tragen. Doch wurde auf Vermittlung des Königs Sigmund, auf dessen Drängen Görlitz zumeist gehandelt, das drohende Gewitter glücklich abgelenkt.

Ein grosser Teil des oberlausitzischen Adels begünstigte die Fehder, und auch in der Niederlausitz bot sich ihnen manche hilfreiche Hand dar. Da mussten die Städte vor allem darauf hinarbeiten, eine Aufhebung des Kuttenberger Spruches zu erreichen. Ihre Beharrlichkeit führte ans Ziel. Am 17. September 1514 fiel der Spruch, wenn auch nicht allein durch die sieghafte Macht sachlicher Gründe.[157]) Dadurch erhielten die Städte die Freiheit ihrer Bewegung und damit die Möglichkeit energischerer Wahrung ihrer Interessen zurück.

Ein neuer Kampf entspann sich zwischen den feindlichen Parteien zur Zeit der Regierung Ferdinands, der, vom Adel beeinflusst, jahrelang mit der Bestätigung der städtischen Privilegien zögerte, endlich aber am 19. Februar 1534 doch eine in den wesentlichen Punkten den Städten günstige Entscheidung traf, wodurch der jahrzehntelange Kampf ein Ende fand.[158])

War somit dem Verkehre eine gewisse Sicherheit und Stetigkeit gewonnen, die allerdings noch öfters durch drohende Zusammenrottungen und räuberische Überfälle unterbrochen wurde,[159]) so bereiteten sich in aller Stille im Schosse der Städte selbst unheilvolle Zustände vor, die einer friedlichen Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens ernstlich Gefahr drohten. Geschäftliche Störungen und Nachteile[160]) erhöhten die politische

---

[157]) Vergl. Kämmel, a. a. O. S. 91.
[158]) Vergl. Kämmel, a. a. O. S. 168.
[159]) Köhler, a. a. O. S. 168. Desgl. Kämmel, S. 106.
[160]) Kämmel, a. a. O. S. 95.

Digitized by Google

Unzufriedenheit des dritten Standes, und es musste als besonders bedenklich erscheinen, dass durch eine unglückliche Verkettung von Umständen gerade die unruhigste, mächtigste und trotzigste aller Klassen, die Tuchmacher, von den mannigfachen Schwankungen im Erwerbsleben am meisten betroffen wurde.

Einen Hauptgrund der wirtschaftlichen Misserfolge und der daraus hervorgehenden sozialen Notlage erblickte man in dem herrschenden Münzsystem, und deshalb richtete sich der ganze Unmut des Landes gegen jene Stadt, die im Besitze des königlichen Münzregals war, gegen Görlitz.

Görlitz hatte ursprünglich dieses Recht abwechselnd mit Budissin besessen. Da letzteres dasselbe aber nicht ausübte, so eignete sich Görlitz, gestützt auf ein Privilegium König Johanns v. B. vom Jahre 1330,[161]) das 1347 und 1356 erneuert wurde,[162]) ein unbeschränktes Regal an, bis eine Verordnung König Sigmunds und später Georgs v. B. das Recht auf die Prägung silberner Pfennige und Heller beschränkte.

Während des 15. Jahrhunderts hatte man in Görlitz so solid gemünzt, dass die Görlitzer Pfennige in der ganzen Lausitz und in allen Nachbarländern kursierten und gern genommen wurden. Da setzte man plötzlich in Görlitz den Feingehalt der Münzen um ca. 40% herunter. Daneben liefen seit dem Jahre 1506 polnische Groschen massenhaft in der Lausitz um, die besonders in Görlitz, wo sie zu dem vollen Nennwerte genommen wurden, so zahlreich waren, dass sie die einheimischen Münzen verdrängten, da die Görlitzer Kaufleute ihre auswärtigen Gläubiger nicht mit polnischem Gelde bezahlen konnten, ohne grossen Verlust zu haben. Diesem Übelstande abzuhelfen, setzte endlich Görlitz auf Drängen seiner Bundesgenossen den Kurs der polnischen Groschen von 7 (Nennwert) auf 6 Pfennige herab. Die Folge war, dass man in Görlitz das polnische Geld vor dem Konvertierungstermine los zu werden suchte. Da aber das einheimische Geld nicht in gleicher Masse zurückfloss und gleichzeitig die schlesische alte Münze, die in der Lausitz auch kursierte, behufs Ersetzung durch eine neue eingezogen wurde, so entstand ein drückender Mangel an Scheidemünze, dem man durch Neuprägung grosser Massen von Pfennigen in den Jahren von 1510—1515 abzuhelfen bemüht war. Nun liessen aber diese neuen Münzen, sowohl was Feingehalt als Prägung anlangt, viel zu wünschen übrig. Die Folge war, dass die Görlitzer Münzen massenhaft gefälscht

---

[161]) Neumann, Geschichte von Görlitz. S. 270 ff. (1850).

Vergl. auch Carpzow, Neueröffneter Ehrentempel merkw. Antiquitäten des Markgrafentums O. L. Cap. 11, S. 201.

[162]) Vergl. an denselben Stellen.

Digitized by Google

wurden. Man berechnete, dass der zehnte Teil der kursierenden Münzen gefälschtes Geld war. Unter solchen Umständen kann es nicht wunder nehmen, dass das Görlitzer Geld in den Nachbarländern sofort „verrufen“ wurde. Böhmen eröffnete den Reigen, und seinem Beispiele folgten Mähren, Schlesien, Meissen, sowie die meisten Städte der Niederlausitz, denen sich auch fast alle meissnisch-böhmischen Grenzstädte: Graupen, Geissing, Altenberg, Annaberg anschlossen. Infolge dieses allgemeinen Verrufs strömten die Görlitzer Münzen alle nach der Oberlausitz zurück.[163])

„Mit dieser Geldkrise verband sich eine schwere Absatzkrise.“ Handel und Wandel mit dem Auslande, namentlich mit Polen und Böhmen, kamen ins Stocken, denn niemand wollte Görlitzer Münze.[164]) Vielen Schaden brachte die Münzverwirrung den Lausitzer Tuchmachern, insbesondere wegen der polnischen Groschen, die ihnen auf den Tuchmärkten in Schlesien und Polen für voll gezahlt, in der Oberlausitz aber nur zu niedrigerem Kurse abgenommen wurden. Die Preise für Lebensmittel stiegen enorm. Dazu kam, dass ein nasser Winter, der die Saaten schädigte und die Getreidepreise in die Höhe trieb, Not erzeugte. Die schlesische Getreidezufuhr nach Lauban hörte ganz auf, die böhmische nach Zittau und Bautzen stockte. Die Bierbrauer konnten aus Mangel an Gerste kaum brauen. Die Bundesgenossen machten Görlitz für die heillosen Misstände verantwortlich und verlangten unter der Androhung, auch ihrerseits im Verein mit dem Adel die Münze zu „verrufen“, energisch Abhilfe. Nach langer vergeblicher Weigerung prägte Görlitz endlich neue Münzen und bemühte sich verzweifelt, denselben den böhmischen Markt wieder zu eröffnen und dadurch den tief erschütterten Kredit wieder zu heben. Aber selbst die angestrengtesten Bemühungen führten bei der Langsamkeit der behördlichen Entschliessungen nur allmählich an ein Ziel und hatten erst 1530 Erfolg. Schlesien öffnete sich der Görlitzer Münze noch später.

Diese Münzwirren, unter denen Händler und Käufer litten, störten besonders die Tuchmacher in ihren Erwerbsverhältnissen und nährten in ihnen den keimenden Geist des Unfriedens und Unwillens gegen die Obrigkeit, der in der Folge die denkbar schärfsten Formen anzunehmen begann.[165])

Waren trotz all' dieser ungünstigen Zeitverhältnisse im Laufe des 15. und im Anfange des 16. Jahrhunderts die oberlausitzischen Städte und insbesondere Görlitz zu hoher Be-

---

[163]) Kämmel, a. a. O. S. 97.
[164]) Neumann, a. a. O. S. 272.
[165]) Vergl. Neumann, a. a. O. S. 294 ff.

Digitized by Google

deutung und wirtschaftlichem Wohlstand gelangt, so dass selbst Fürsten zu den Schuldnern der reichen Handelsherrn zählten, so sollten sie auf einmal von dem Gipfel ihrer Grösse durch einen unerhörten königlichen Machtspruch zu Boden geschleudert werden. Der sogenannte Pönfall[166]) vom Jahre 1547, den König Ferdinand I. infolge politischer Differenzen über die Sechsstädte verhängte, raubte ihnen alle ihre Privilegien, Ordnungen und Satzungen und legte ihnen noch zahlreiche andere ebenso drückende als schmerzende Bussen auf. 100000 Reichsgulden Strafgelder mussten sofort erlegt werden,[167]) und weitere ungezählte Summen kostete es, als der König sich endlich bewogen fühlte, einen Teil der Privilegien wieder zurück zu geben. Die Folgen des königlichen Gewaltstreiches lasteten schwer auf den Städten und konnten nur mit grosser Sorgfalt und vielen Opfern allmählich verwischt werden. Die ausserordentlichen Kosten und Verluste, die durch den Pönfall erwuchsen, beluden dieselben mit einer erdrückenden Schuldenlast, an deren allmählicher Abtragung sie um so länger zu arbeiten hatten, als unruhige Zeiten die friedliche wirtschaftliche Entwicklung auf lange Jahre unterbrachen.

Unter der barbarischen Faust des Krieges, der das Land in keinem Jahrhunderte verschonte, stürzten wiederholt die stolzgetürmten Gemeinwesen in Schutt zusammen, seine Unersättlichkeit ruinierte durch Entziehung unermesslicher Summen den Volkswohlstand und schwächte die expansive Kraft des Bürgertums auf das empfindlichste.

Schwer fiel die Geissel der Hussitenkriege gerade auf die Lausitz, und insbesondere hatte Zittau, am Eingangsthore gelegen, den ganzen Zorn der fanatisierten Horden zu tragen. (1424, 27 und 28.)[168]) Löbau wurde 1429 und 1431 zerstört. Am 3. Oktober 1429 fiel auch Kamenz. Budissin schlug im Oktober desselben Jahres, sowie 1431 einen fürchterlichen Ansturm ab. Im gleichen Jahre fielen auch die Städte Bernstadt und Reichenbach. 1429 und 1431 wurde auch Lauban schrecklich heimgesucht. Görlitz hielt sich, obwohl wiederholt arg bedroht, allein tapfer gegen die Feinde und trotzte ihrem Zorne noch, als Zittau und Budissin bereits Separatfrieden geschlossen hatten.

Kaum hatten sich diese Stürme gelegt, da wurde das Land in die dynastischen Kämpfe um die Krone Böhmens, die in die 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts fallen, hineingezogen.

---

[166]) Vergl. Richter, Geschichte des Pönfalls der oberlaus. Sechsstädte. N. L. Mag. 1835. Köhler, a. a. O. S. 164. Neumann, a. a. O. 321 ff.

[167]) Görlitz 40000, Budissin und Zittau je 20000, Lauban 10000 und Löbau und Kamenz je 5000 Gulden.

[168]) Vergl. Köhler, a. a. O., 127, 29, 30.

Digitized by Google

Dann kam das unruhige 16. Jahrhundert, das nach zahlreichen Unfällen 1547 den Hauptschlag gegen die Städte führte. Waren diese Wunden notdürftig vernarbt, da wurden neue Opfer gefordert. Angesichts der drohenden Türkengefahr (1566 und 1591) wurde die Steuerschraube stark angezogen,[169]) und ausserdem mussten die Sechsstädte für den Kaiser Maximilian II. eine Bürgschaft von 96000 Thalern übernehmen, während das Land im Jahre 1591 eine Kriegssteuer von 36000 Thalern auf drei Jahre zu zahlen hatte. Hinzu kam noch auf dieselbe Zeit die laufende Biersteuer und eine jährliche Abgabe von 10000 Thalern zur Deckung der kaiserlichen Schulden.[170])

War, abgesehen hiervon und von dem wiederholten Auftreten pestartiger Krankheiten,[171]) die Regierungszeit Kaiser Rudolfs der Entwicklung von Gewerbe und Handel nicht ungünstig — bezeichnete man doch Budissin wegen seines schwunghaften Leinwandhandels als „Klein-Nürnberg", so sollte doch das unglückliche 17. Jahrhundert die schönen Hoffnungen wieder unbarmherzig zerstören.

Die politische Stellungnahme der Oberlausitz zu Anfang des dreissigjährigen Krieges brachte sie in einen unheilvollen Gegensatz zum Kaiser, der infolgedessen den Kurfürsten von Sachsen beauftragte, die treulose Provinz zum Gehorsam zurückzubringen. Hierbei wurde Budissin durch eine Belagerung fast vollständig ruiniert (5. Okt. 1620). 1633 fielen Görlitz und Budissin in Wallensteins Hände, und letzteres ging bei der nun folgenden Entsetzung durch sächsische Truppen total in Flammen auf. Nach dem Frieden zwischen Sachsen und dem Kaiser wandte sich die Wut der Schweden besonders gegen die wettinischen Länder, und auch die Oberlausitz wurde von ihnen grausam heimgesucht. Nachdem sie im Jahre 1636 das erste Mal auf kurze Zeit eingefallen waren, kehrten sie 1639 zurück. Durch Zahlung hoher Summen entgingen die Städte für diesmal den Schrecknissen der Verwüstung. Auf diese Weise wurden ausser einer grossen Anzahl von Pferden dem Lande im ganzen 76000 Thlr. herausgepresst, die sich auf die einzelnen Städte so verteilten, dass Budissin 18000, Görlitz 20000, Zittau 16000, Kamenz 10000 und Lauban und Löbau je 6000 Thlr. zu zahlen hatte. Jede Stadt erhielt ausserdem eine schwedische Besatzung. Das hatte neue Leiden zur Folge. In Bautzen entspann sich ein fürchterlicher Kampf zwischen Sachsen und Schweden, bei dem wiederum ein grosser Teil

---

[169]) und [170]) Vergl. Köhler, a. a. O. S. 170 und 171.

[171]) Ebenda S. 208. Grosse Pestjahre, in denen die Strassenprivilegien teilweise ausser Kraft traten, waren 1568, 1611, 12, 14, 31 und 32.

Digitized by Google

der Stadt in Flammen aufging (Okt. 1639), und Görlitz hatte 1641 eine schreckliche Belagerung und zweimalige Beschiessung zu überstehen. Ein gleiches Schicksal betraf die Stadt Zittau im Jahre 1643, wobei sich der Schaden auf 31 000 Thaler belief.

Mit Freuden zahlte die schwer getroffene Provinz nach dem Friedensschlusse die Summe von 18000 Thalern als letztes Opfer des grossen Krieges.[172])

Eine schwere Zeit bedeutete für die Oberlausitz auch die Periode des wettinischen Königtums in Polen, indem das Land in dem Ringen um den Besitz dieser Krone von den beiden streitenden Parteien arg geschädigt wurde,[173]) und von den 23 Millionen Thalern Schulden, die Sachsen während der Anwesenheit Karls XII. zu machen gezwungen war, entfiel auch ein angemessener Teil auf unsere Provinz.

Nicht lange sollte die nun folgende Periode des Friedens dauern. Schon die strategischen Bewegungen des zweiten schlesischen Krieges berührten die Oberlausitz wieder, waren aber erträglich zu nennen gegenüber den Schrecken, die nach einer zehnjährigen Zeit der Ruhe der siebenjährige Krieg über das Land brachte.

Nachdem schon 1756 eine preussische Heeresabteilung durch die Oberlausitz gezogen war, kehrte eine solche nach der Schlacht bei Kolin, ca. 40000 Mann stark, über das Gebirge in dieselbe zurück. Von den Östreichern gefolgt, schlugen sie ein Lager in der Gegend von Zittau auf, welche Stadt gleichzeitig von ihnen besetzt wurde. Am 22. Juli 1757 begannen die Östreicher die Beschiessung der Stadt, die sich am folgenden Tage, nachdem sie fast ganz zu Grunde gerichtet war, ergeben musste. Wiederholt kreuzten in diesem und dem folgenden Jahre die feindlichen Heere das Gebiet der Oberlausitz, ohne dass es zu ernsthafteren Operationen gekommen wäre, bis endlich bei Hochkirch eine der Hauptschlachten des ganzen Krieges geschlagen wurde. Gross waren auch in der Folge noch die Opfer, die unsere Landschaft zu tragen hatte, und insbesondere wurde Görlitz durch Einquartierung und Kontribution hart mitgenommen. 70 Millionen Thaler und 90000 Menschen hat Sachsen in diesem Kriege verloren.

Nun folgte glücklicherweise eine längere Zeit des Friedens, die nur unmerklich durch den bayrischen Erbfolgekrieg (1778), der seine Schatten auch nach Sachsen warf, unterbrochen wurde, bis die grossen Kämpfe der Freiheitskriege begannen, die auch die Oberlausitz berührten. Zahlreiche Durchmärsche und kleinere Invasionen hatte sie zu überstehen, und wiederum wurde

---

[172]) Köhler, a. a. O. 119.
[173]) Vergl. Käuffer, a. a. O. IV, 431 und ff.

Digitized by Google

sie der Schauplatz einer mehrtägigen grossen Schlacht (Bautzen, 20. und 21. Mai 1813).

Das Schicksal der Oberlausitz nach dem Kriege war eine Teilung. Die Kreise Görlitz, Rothenburg, Hoyerswerda und Lauban fielen an Preussen. Das bedeutete für die Entwicklung der Städte, insbesondere für Görlitz, eine arge Störung. Aus der organischen Verbindung jahrhundertelangen Zusammenhanges gelöst, in einer Zeit, wo die politischen Grenzen auch scharfe wirtschaftliche Schranken waren, zeigte sich als Folge dieser gewaltsamen Zerreissung der besten Wurzeln ihrer Kraft gar bald ein Rückgang an Bedeutung und Bevölkerungszahl.[174])

War von jeher der westöstliche Strassenzug der Oberlausitz, entsprechend den allgemeineren Zwecken, denen er diente, dem nordsüdlichen an Bedeutung überlegen gewesen, so ward diese Präponderanz noch fühlbarer, als das Land durch seine Trennung von Böhmen den innigen Zusammenhang mit dem Süden verlor. Daher richten sich auch in der Folge die Absichten der offiziellen Organe vor allem darauf, der hohen Strasse ihre historische Frequenz zu erhalten oder zu erhöhen. In richtiger Erkenntnis der Ursachen, die dieselbe so häufig störten, erging im Jahre 1645 gegen die Tendenz willkürlicher Zollerhebungen ein kurfürstlicher Befehl, der verlangte, dass alle unbefugten und neuerlichen Zölle in der Oberlausitz abgeschafft werden sollten, und 1653 erfolgte von gleicher Stelle aus ein neues Strassenmandat, das besagte: Alle Fuhrleute, die aus Polen und Schlesien in unsere Lande Sachsen, Thüringen und Meissen kommen, müssen sich der hohen Strasse auf Leipzig bedienen.[175]) Neue Erlasse zu gleichem Zwecke erschienen in den Jahren 1680 und 1684. In der Zeit von 1702—1705 wurden Verhandlungen zwischen dem Dresdner und dem Wiener Hofe gepflogen über die Wiederherstellung der hohen Strasse aus Polen und Schlesien durch die Oberlausitz, deren Innehaltung wahrscheinlich in dem unruhigen 17. Jahrhundert oft nicht zu erzwingen gewesen war. Deshalb verbot ein Strassenmandat vom Jahre 1706, in dem die hohe Strasse von neuem fixiert war, die Bei- und Nebenwege durch die Niederlausitz, und 1708 sollten sogar die Queisbrücken bei Siegersdorf, Thommendorf und Klitschdorf, über die der ausbrechende Verkehr ging, abgebrochen werden und nur Stege erlaubt sein.[176]) Trotzdem brachen die schlesischen Fuhrleute sogar noch bei Bautzen von der hohen Strasse ab, da sie den

[174]) Vergl. Penk: a. a. O. Bd. 2. I. 1. S. 459 u. 60.
[175]) Heller, Handelswege, S. 34.
[176]) Vergl. Schönwälder, a. a. O. N. L. Mag. LVI, 355.

Digitized by Google

ausserordentlich hohen Zoll zu Grossenhain scheuten; manche suchten auch von Kamenz aus die Ortrander Strasse zu gewinnen, und die oberlausitzischen Leinwandhändler, die ihre Geschäfte nach den Seestädten führten, emanzipierten sich von der hohen Strasse und dem Umwege über Leipzig und zogen in direkter Richtung über Muskau, Spremberg, Röschen, Dohna, Niemeck, Lohburg, Magdeburg, Wolmerstädt, Gardeleben, Ulzen und Lüneburg nach Hamburg.[177]) Dagegen erschien am 27. Juni 1705 ein kurfürstliches Reskript, das diesen Weg entschieden verbot und die strikte Innehaltung der hohen Strasse über Leipzig gebot. Als man nun sächsischerseits gegen jedes Vergehen mit rücksichtsloser Strenge einschritt, wurde es nicht besser, denn jetzt berührten die schlesischen und böhmischen Kaufleute, die nach den Seestädten wollten, Leipzig gar nicht mehr, sondern fuhren entweder über Bautzen und Hoyerswerda oder von Kamenz über Senftenberg nach der Niederstrasse. Die Oberlausitzer protegierten, da ihnen kein Vorteil entging, diese Abweichung und erklärten, wie aus einem Berichte des Bautzner Zollamtes[178]) vom 16. September 1722 zu ersehen ist: Man dürfe für die Seestädte bestimmtes Gut, das nur durchgeht, weder auf die hohe Strasse über Grossenhain, noch die Niederstrasse über Muskau und Spremberg zwingen wollen, sondern müsse demselben auch den Weg von Lauban, Görlitz, über Budissin, Kamenz, Senftenberg, Finsterwalde etc. gestatten; denn gerade diese Strasse setze sich in der brandenburgischen Route fort, auf der sich die berlinisch-böhmische Handlung in der Richtung auf Dresden und Zittau bewege und habe darum schon jetzt eine hohe Bedeutung.[179]) Auf Drängen Leipzigs erliess der Kurfürst am 24. Dezember 1722 ein neues Mandat, das für jene, die den Queis berührten, die hohe Strasse bis Leipzig zur Pflicht machte, jenen aber, die den Queis nicht „rührten", sondern gleich anfänglich auf der Niederstrasse von Priebus, Muskau etc. nach Sachsen hereinkämen, diesen Weg gestattete, aber die Aufsuchung von Schleichwegen streng verbot.[180]) Da dies nicht im Interesse der Lausitz lag, klagten die Löbauer und Bautzener schon 1723 wieder, dass, wenn man die Strasse über Hoyerswerda und Senftenberg, die billiger und kürzer als die hohe Strasse sei, nicht gestatte, der Verkehr der Oberlausitz mit Hamburg ganz in die Hände der böhmischen und schlesischen Händler übergehe, die die Hamburger Waren auf der kürzeren Niederstrasse billiger ins Land bringen könnten.

---

[177]) Schwarz I. F.: Via regia Lus. sup. Vitebergae 1732, S. 46.
[178]) Heller, a. a. O. S. 55.
[179]) Ebenda S. 55.
[180]) Schwarz, a. a. O., S. 49.

Digitized by Google

So gestand endlich der Kurfürst im Jahre 1723 (31. Juli) die Strasse über Bautzen und Kamenz für lausitzische Leinewand und böhmische Glaswaren zu. Sogar einen Weg längs der Neisse, von Görlitz aus über Rothenburg und Muskau musste er geschehen lassen.[181])

Eine wesentliche Störung erlitt der Verkehrsstrom, der vom Osten her in die Oberlausitz eintrat, als die Provinz Schlesien in das preussische Staats- und Zollsystem eingegliedert wurde. Aus einem Berichte des Görlitzer Stadtrats an die sächsische Regierung geht hervor, dass sich das Fuhrwerk um ein Drittel vermindert habe, da die schlesischen Kaufleute gehalten wurden, entweder zu Wasser auf der Oder oder auf der Strasse über Crossen durch die Mittelmark ihre Waren zu verfrachten. Trotzdem gingen aber immer noch die meisten schlesischen Güter durch die Oberlausitz, da der Transport auf der Oder nicht zuverlässig war wegen des wechselnden Wasserstandes und der Weg über Crossen durch die sandigen Gegenden erschwert wurde.[182])

Die Zollpolitik Preussens, die sich soeben in einer ihrer Wirkungen zu erkennen gab, ist eine Erscheinung des merkantilistischen Systems der Zeit, das auf den Verkehr unseres Landes von nachteiligstem Einflusse gewesen ist.

Als nach Schluss des dreissigjährigen Krieges die Landesherrn innerhalb ihres Gebiets souveräne Herrscher geworden und die Unabhängigkeit des landesherrlichen oder territorialen Zolles thatsächlich festgestellt war, zögerten sie nicht, diesen Vorteil für sich auszunützen. Im Kurfürstentume Sachsen, zu dem nunmehr auch die Oberlausitz gehörte, hatte man in der Steigerung der Tarife und Errichtung neuer Zollstätten bisher dem Beispiele anderer Reichsstände noch keine Folge gegeben. Im Jahre 1615 bereits hatte man hier wie in Bayern und Brandenburg den Ausweg gewählt, die Zolleinkünfte durch eine Accise zu mehren. Durch ein Mandat vom 1. Oktober legte Johann Georg I. eine solche auf alle Handels- und Kaufmannswaren, „so von fremden Orten in unser Land, vornehmlich nach Leipzig, auch ausserhalb der Jahrmärkte verführt werden; zweitens auf Handels- und Kaufmannswaren, so zum Teil in sächsischen Landen gefertigt und aus denselben meistenteils wieder ausgeführt werden.“[183])

Hierdurch wurde auch die für die sächsische incl. lausitzische Industrie so wichtige Wolle, die bisher zollfrei eingegangen, mit einem Aufschlag belastet.

---

[181]) Heller, a. a. O. S. 56.

[182]) Heller, a. a. O. S. 57.

[183]) Rob. Wuttke: Die Einführung der Accise etc. in Sachsen. S. 11.

Digitized by Google

Am 3. Januar 1630 erliess der Kurfürst trotz energischer Opposition des Kommerzkollegs ein Reskript an alle Schösser und Geleitsleute behufs Erhöhung der Geleitsgelder, worin es heisst: „Wir sind aus erheblicher Ursach bewogen, alle in unsern Landen und Ämtern uns zustehenden Zölle und Geleite, massen von andern Potenzen geschieht, erhöhen zu lassen, dass diese hinfüro zu Wasser und Land in Haupt- und Beigeleiten noch um eins so hoch als bisher geschehen, gefordert und eingenommen werden sollen."

Die Accise erhielt während des Krieges (1641) einen neuen Tarif, nach dem fortan von den hier ausgeführten „gemeinen Land- auch niederländischen" Waren vom Thaler des Wertes 3 Pfennige, von ausländischen Tüchern 4 Pfennige entrichtet werden sollten.[184])

Diese neue Zollpolitik betrieb Sachsen allerdings mehr gezwungen als freiwillig, denn es litt unsäglich unter dem Einflusse der Zollsysteme seiner beiden grossen Nachbarstaaten Östreich und Preussen.

In Östreich hatte schon Kaiser Matthias kurz vor Ausbruch des dreissigjährigen Krieges die herrschenden Zollgrundsätze derart befestigt, dass sich die Erblande zu einem selbständigen Zollkörper ausbildeten. Alle aus dem Reiche kommenden sogenannten Luxuswaren, silbernes und seidenes Gewand, Pelzwaren, feine Tücher, Leinewand u. a. Waren sollten an den Grenzen bei der ersten Zollstätte mit höherem Zolle als bisher belegt werden. Über die von Leipzig und Frankfurt a. d. O. durch die Oberlausitz und Schlesien geführten Waren sollten die Fuhrleute genaue Verzeichnisse an den ersten Grenzzollstätten vorlegen. Aber trotz des Ausfuhrverbotes von Gold, Silber, Pergament und aller guter Münzsorten und der Verzollung des Getreides war von einer eigentlichen Sperre noch nicht die Rede. Zu dieser kam es erst in der Folge. Kurz nach dem grossen Kriege wurde ein hoher Zoll auf die Einfuhr von Salz gelegt, der den Salzhandel von Halle vernichtete.[185]) Die Oberlausitz litt schwer unter dieser Zollpolitik, und 1685 klagen die Sechsstädte beweglich, dass in ihrem Lande aller Handel und Wandel zu Grunde gehen müsse, da ausser andern geschäftlichen Einbussen der Leinwandhandel über Prag und Böhmen längst ins Stocken geraten sei. Die merkantilen Beziehungen zu Böhmen und den übrigen östreichischen Ländern mussten sich noch schwieriger gestalten, als das Verbot der Geldausfuhr verschärft und in beschwerlichster Weise in Vollzug gesetzt wurde. So mussten z. B. die Zittauer Kaufleute [186])

---

[184]) Falke, Geschichte des deutschen Zollwesens. S. 258.
[185]) und [186]) Vergl. Falke, a. a. O. S. 247, 253 und 254.

Digitized by Google

das auf den östreichischen Märkten gelöste Geld unter strengster Durchsuchung gegen geringe, in ihrer Heimat verbotene Münzsorten umtauschen und durften kaum einige Thaler guten Geldes zur Zehrung behalten.

In den Jahren 1714 und 15 erfolgten neue zollpolitische Verschärfungen. Die Ein- und Durchfuhr von Leinewand und anderen sächsischen und lausitzischen Waren blieb zwar gegen Entrichtung hoher Zölle gestattet, wenn aber die Kaufleute das dafür gelöste Geld an sich nehmen wollten, mussten sie dasselbe im Münzamt zu Prag versiegeln lassen und erhielten mit schwerem Geld- und Zeitaufwand nur einen Pass dafür, nachdem sie einen Ort in Böhmen, Mähren oder Schlesien genannt und durch Zeugen verbürgt hatten, dass sie dort die versiegelten Gelder wieder auszahlen würden.[187])

Dasselbe System wurde auch in Schlesien durchgeführt. Ein Befehl vom 14. Juni 1708 verbot allen Lausitzern bei Strafe von 1000 Thalern den Ankauf von Garn in Schlesien und allen schlesischen Kaufleuten die Ausfuhr desselben, nur wenigen Städten[188]) war gegen erhöhte Zölle auf vorgeschriebenen Strassen die Erlaubnis hierzu erteilt.

Auch in Brandenburg war das handelspolitische System in ähnlicher Weise entwickelt worden, nur reichen hier die ersten Anfänge noch weiter zurück als in Östreich. Schon 1572, 78 und 81 wurden Verbote gegen die Ausfuhr der Wolle erlassen, und 1593 erschien ein Wolledikt, das im Laufe des 17. Jahrhunderts wiederholt verbessert wurde.[189]) Dadurch geriet die sächsische Tuchindustrie, die in dem Bezug ihrer Rohwaren auf Brandenburg angewiesen war, in arge Bedrängnis, um so mehr, als damit zugleich ein Verbot des Gebrauchs fremder Tücher im Lande verbunden war. Ein Edikt vom 30. März 1687 bestimmte einen Mindestpreis für dieselben (die Elle 1 Thlr. 12 Gr.). Indem in der Folge auch eine grosse Zahl fremder Handelsprodukte zum Schutze der heimischen Industrie von den brandenburgischen Grenzen ferngehalten wurde, bildete sich das Sperrsystem bis zum äussersten aus und erzeugte in den Nachbarländern, besonders in Sachsen, die notwendigen Repressalien, indem hier zum Schutze der eigenen Gewerbe und zur Stärkung der Finanzen über eine Menge fremder Waren gleichfalls die Sperre verhängt oder ihnen der Eingang nur gegen Erlegung hoher Zölle gestattet wurde.[190])

Die durch die rücksichtslosen Sperrmassregeln auf beiden Seiten entstehenden Missstände trieben endlich zur Erkenntnis,

---

[187]), [188]) und [189]) Falke, a. a. O. S. 254 und 267.

[190]) Über diesen preuss.-sächs. Zollstreit vergl. Falke, a. a. O. 296 ff.

Digitized by Google

dass man mit solchen wie feindliche Waffen sich kreuzenden Massnahmen mehr sich als dem Gegner schade, und veranlassten zu Anfang des Jahres 1720 ein gegenseitiges Nähertreten behufs Erzielung eines erträglichen Verhältnisses. Durch die Nachgiebigkeit Sachsens kam endlich ein Interimsvergleich zustande (23. März 1720), der aber leider infolge unerfüllbarer Forderungen Preussens (betreffend die Durchfuhr preussischen Salzes durch Sachsen) nicht zur Ausführung kam. Nachdem aber Preussen seine Forderungen in manchen Punkten mässigte, kam am 2. Dezember 1727 ein zweiter Vergleich zuwege, dem am 16. Oktober 1728 der sogenannte Kommerzientraktat folgte.[191])

Aber lange sollte der dadurch geschaffene, doch einigermassen befriedigende Zustand nicht dauern. Die unglücklichen schlesischen Kriege, die Sachsen in eine feindliche Stellung zu Preussen setzten, vernichteten die vorteilhaften Errungenschaften der jüngsten Zeit wieder ganz. Friedrich II. trieb das Sperrsystem auf die äusserste Spitze. Infolgedessen herrschte in der Oberlausitz der empfindlichste Mangel an den notwendigsten Rohwaren: Wolle, Garn, Leder, Flachs etc. Der Absatz lag ganz darnieder, und der gesamte Handel durch und nach Schlesien, sowie nach Ungarn, Polen und Russland war in jeder Weise gehemmt. Im Jahre 1741 gebrauchte die Oberlausitz noch 16000 Stein schlesischer Wolle, jetzt, nachdem sie meissnische und niederlausitzische hatte verwenden müssen, jährlich noch 4000 Stein, da sich die feinsten Sorten der schlesischen Wolle nicht ersetzen liessen.

Der ehemalige lebhafte Verkehr zwischen der Oberlausitz und Schlesien war zerstört, als letzteres in das preussische Zollsystem hineingezwängt wurde. So wurde z. B. alles über Görlitz nach Schlesien gehende Tuch mit 4 Pfennige Zoll und 6 Pfennige Accise auf den Thaler oder mit 3 Thlrn. 11 Sgr. 4 Pfg. auf 100 Thaler über die alten Zölle belegt.

Dadurch wurde der Verkehr nach Schlesien zur Unmöglichkeit gemacht, um so mehr, als auch die Versendungen, die Görlitzer Tuchhändler von den Breslauer Märkten an ihre Besteller in den übrigen schlesischen Städten abfertigten, einem empfindlichen Zolle unterlagen. Es musste vom Thaler 8 Pfg. Zoll und 6 Pfennige Accise oder von 100 Thalern 4 Thlr. 20 Sgr. 8 Pfg. als Nachschuss erlegt werden, der später sogar bis über 6 Thaler erhöht wurde. Und dabei hatte Friedrich II. auch noch alle Zölle aus der östreichischen Zeit beibehalten, die schon damals ansehnlich erhöht worden waren.

---

[191]) Die Bestimmungen dess. siehe Falke, 283.

Digitized by Google

Der handelspolitische Gegensatz zwischen beiden Staaten stieg aufs äusserste, als Friedrich 1756 mit seiner Kriegsmacht in Sachsen einrückte und die nun folgenden Unglücksjahre die Volkswirtschaft total niederschlugen. Auch nach dem Kriege schloss sich der verhängnisvolle wirtschaftliche Riss zwischen beiden Ländern noch nicht. Jede Massregel auf der einen Seite hatte sofort eine solche auf der andern zur Folge (17. September 1763 — 27. März 1765 — 7. Mai 1765). War doch der Transitzoll beiderseits auf 30 % des Wertes gestiegen, der aber behufs Hebung der Leipziger Messen hinsichtlich der von Polen nach Sachsen gehenden Güter auf 8 % herabgesetzt wurde.[192]) Trotzdem wurden 1771 von sächsischer Seite Klagen laut, die besagen, dass zufolge der Deklaration, die den Durchgangszoll von 8 % auf alle zum polnischen Handel gehörende Waren ausdehne, die polnischen und russischen Kaufleute in weitem Bogen über Oberschlesien, Mähren und Böhmen, wo der Durchgangszoll auf 1 % herabgesetzt sei, nach Sachsen und Leipzig zögen.

Es muss überraschen, den Handelsverkehr der Oberlausitz unter all' den schwierigen Verhältnissen blühen, ja ihn allmählich kontinentale, ja überseeische Formen annehmen zu sehen; aber rätselhaft ist die Erscheinung keineswegs. Die traditionelle Schulung des kaufmännischen Geistes war auf diesem Gebiete geradezu eine methodische. Kaum dass sich auf dem Boden desselben eine Kultur zu entwickeln begann, wurde sie durch das Beispiel des Verkehrs, der über dasselbe hinweg ging, über die Grenzen hinausgeführt und fand in den kommerziellen Mittelpunkten der wirtschaftlich hervorragenden Nachbarländer lohnenden Absatz und anregende Förderung. Mochten dieselben auch vor der Hand seinen Horizont abschliessen, so war die Anknüpfung neuer weiterer Beziehungen nur eine Frage der Zeit. So erklärt es sich, dass die oberlausitzischen Webwaren die fernsten Märkte des Kontinents, ja sogar Amerikas füllten und sich ehrenvoll behaupteten. So entsendete Bautzen in günstigen Zeiten viel Tuch nach Süddeutschland, Italien und die Levante, während sein Linnenexport sich bis England und Dänemark, Italien, Spanien und Amerika erstreckte. Vor dem dreissigjährigen Kriege lieferte es an ein einziges Nürnberger Handelshaus jährlich für 25 000 Thaler Leinwand,[193]) und noch 1796 betrug das Geschäft in Buchlinnen (gestreifte und gegitterte Leinwand) im Jahre mehrere 100 000 Thaler.[194]) Das Görlitzer Tuch fand schon im 14. Jahrhundert seinen Weg

[192]) Vergl. Falke, S. 302.
[193]) Köhler, a. a. O. S. 208.
[194]) Schumanns Lexikon v. Sachsen. I. 553.

Digitized by Google

nach Polen, Preussen, Russland, Danzig, Östreich, Böhmen und Siebenbürgen.[195]) Im 16. Jahrhundert war trotz mancher sozialer Missstände die Ausfuhr im Steigen, und es betrug zeitweilig der Umsatz im Jahre gegen 100000 Thaler. Kurze Zeit nach dem siebenjährigen Kriege besorgte eine einzige Fabrik für 112385 Thaler Ausfuhr, und 1796 versandte die Stadt Görlitz über 10000 Stück Tuch, im Anfange des 19. Jahrhunderts 12—14000 Stück, und zwar zumeist nach Preussen und Östreich, Dänemark, Italien und der Levante. Ein Hauptabsatzgebiet bildete in dieser Zeit auch die Moldau und der Orient. War auch der Leinwandhandel von Görlitz geringer als in den übrigen Städten der Oberlausitz, so fanden doch seine Garlicks ihren Weg bis Surinam. Weissgarnige Leinwand, Zwillich, Damast, gingen nach England, Holland, Spanien, Italien und Amerika, so dass um 1800 die jährliche Ausfuhr gegen 300000 Thaler betrug. Zittau exportierte, wie wir sahen, zumeist nach Süden und konkurrierte hier erfolgreich mit Nürnberg und den Niederländern. Nürnberger Kaufleute unterhielten im Lande selbst Faktoreien, und im 17. Jahrhundert nahm die Industrie und der Handel durch Zuwanderung böhmischer Exulanten derartig zu, dass Zittauer Tuch nach Schwaben und Württemberg, in den Elsass, nach Böhmen und Ungarn, nach Spanien und Italien, nach Frankreich und der Schweiz, ja selbst nach Indien verschickt wurde. Um 1800 waren auch Russland, Siebenbürgen und die Levante lohnende Absatzgebiete. Besonders ist Zittau von jeher der Mittelpunkt der Leinenindustrie gewesen, und sein Versand betrug im Jahre 1777 497090 Thaler. Mit ähnlichen Ziffern sind in derselben Zeit auch andere Städte und Flecken der Lausitz am Verkehr beteiligt. So verschickte Bautzen für 232390 Thaler, Lauban für 149460 Thaler, Herrnhut für 128290 Thaler, Löbau für 122799 Thaler und verschiedene kleine Orte für 109598 Thaler, zusammen für 1467000 Thaler. In den Jahren von 1764—1780 betrug die Ausfuhr 28196079 Thaler und von 1777—1787 23898626 Thaler, 1786 und 87 4752803 Thaler.[196])

Nach dem grossen Brande von 1757 erfolgte für Zittau bald eine neue Handelsblüte, und die Ausfuhr betrug schon 1766 wieder 16000 Zentner und stieg fortan oder hielt sich auf dieser respektablen Höhe, so dass man 1770: 20434, 1777: 18370, 1784: 16303, 1789: 15191 Zentner berechnete.[197])

War eine derartige merkantile Entwickelung des Landes

---

[195]) Pescheck, Preisschrift, Gesch. der Industrie und des Handels in der O.-L. N. L. Mag. 1850—1852.

[196]) Vergl. Lausitz. Monatsschrift 1791, S. 44.
Desgl. Hasches sächs. Magaz. 1788, S. 118.

[197]) Über die Teilnahme des platten Landes an dem Handelsverkehr der O.-L. vergl. Pescheck a. a. O. 1852, S. 9.

Digitized by Google

unter der denkbar schärfsten Knebelung seiner natürlichen Hilfskräfte möglich gewesen, so musste eine Entfesselung derselben noch ganz andere wirtschaftliche Erscheinungen zur Folge haben. Auf eine solche war aber vor der Hand noch nicht zu rechnen. Im Gegenteil, der König Friedrich II. hielt das System der starren Abschliessung bis zu seinem Tode folgerichtig fest. Auch unter seinem Nachfolger trat nicht sofort eine Änderung ein, wenn er auch in Erkenntnis der schädlichen Wirkung der hergebrachten Zollpolitik eine eingehende Prüfung und entsprechende Abhilfe in Aussicht stellte. Es traten auch in der That manche Erleichterungen ein. Unter dem Vorbehalt eines später zu erlassenden besonderen Zoll- und Transitreglements wurden einstweilen sämtliche Durchgangsverbote aufgehoben und verordnet, dass nur auf den Grenzstationen bei begründetem Verdacht revidiert werden sollte. Trotzdem entsprach der revidierte Entwurf durchaus nicht den gehegten Erwartungen. Für den sächsischen Verkehr war der neue Accisetarif nichts weniger als günstig. Bautzner Juchten waren ganz verboten; Seife, Stahl- und Täschnerwaren, Vitriol, Zwillich und Zwirn durften aus Sachsen nicht eingeführt werden, wohl aber aus anderen Ländern.[198]) Eine grosse Erleichterung war es für Sachsen, dass am 29. Januar 1788 der Zoll für alle über Berlin nach Hamburg gehende Leinewand von 8% auf 12 Groschen vom Zentner herabgesetzt wurde, wobei aber gleichzeitig das Verbot der Leinwand im Inland eine empfindliche Verschärfung erfuhr.

War auch dadurch für Sachsen noch wenig erreicht, so war doch die Schroffheit in der Gegenüberstellung der beiderseitigen Handelsinteressen wie zur Zeit Friedrichs bedeutend gemildert. Der Schutz des Sperrsystems blieb, hatte aber den Charakter einer unmittelbaren Schädigung des Gegners verloren.

In Östreich wurde die schon vor dem dreissigjährigen Kriege inaugurierte Zollpolitik ebenfalls konsequent weiter entwickelt und von Karl VI. und besonders von Maria Theresia nicht ohne Vorteil für die heimische Industrie durchgeführt. Doch fehlte es auch nicht an schädlichen Wirkungen, die sich in zahlreichen Fallissements östreichischer Häuser offenbarten. Nachdem Joseph II. anfangs einem gemässigten Schutzsystem geneigt zu sein schien, wandte er sich später der entschiedenen Sperre zu. Er erntete viel Lob, und der Erfolg schien günstig zu sein. Aber die Schäden liessen sich nicht verkennen. An der ganzen Grenze bildete sich das Schmuggelgewerbe, oft unter dem Schutze von Assecuranzgesellschaften, zur höchsten Blüte aus, während der offene Verkehr ganz aufhörte. Böhmen

---

[198]) Falke, a. a. O. S. 318.

Digitized by Google

entbehrte der Rohstoffe, und Ungarn hatte für den Reichtum seiner Naturprodukte die Märkte des Auslands verloren.

Hatte unter den gekennzeichneten Verhältnissen Sachsen schon schwer gelitten, so sollte die berüchtigte Kontinentalsperre Napoleons, die dem System der Abschliessung die Krone aufsetzte, dasselbe und insbesondere die Oberlausitz noch schärfer treffen, indem sie den lebhaften Absatz ihrer Leinenwaren nach Hamburg und Amerika unmöglich machte.[199]) Glücklicherweise kehrte man nach dem Kriege allmählich zu den frühern Verhältnissen zurück. Östreich behielt sein altes Zollsystem bei, desgleichen Preussen, obwohl in manchen Punkten gemildert. Auch Sachsen hatte sein ihm aufgezwungenes Sperrsystem nicht aufgegeben und suchte ebenso eifrig als vergeblich nach erleichterten Wegen zum Meere, nach Russland, England und andern ausserdeutschen Ländern.

Obwohl man allgemein von der Schädlichkeit des gegenwärtigen Zustandes überzeugt war, zögerte doch jeder Staat, den Anfang einer Besserung an sich selbst zu machen. Endlich wagte Preussen den entscheidenden Schritt. Seine Zolleinrichtungen standen in schreiendem Missverhältnisse zu den Forderungen der Zeit. Das Bedürfnis einer freien Bewegung auf dem Gebiete der Volkswirtschaft wurde immer klarer und bestimmter, fand aber an mehr als 60 verschiedenen überaus umständlichen Zoll- und Accisetarifen unerträgliche Schranken.[200]) Schon 1816 begannen die Vorarbeiten zu der zwei Jahre später ausgeführten Umwandlung des Zoll- und Steuerwesens. Zahlreiche Zölle, die zum Teil längst ausser Wirksamkeit gekommen, wurden aufgehoben oder gemildert. Die Absicht der Regierung war es, ein allgemeines und einfaches Grenzzollsystem, statt der in ältern Zeiten gebildeten, verwickelten Zoll-, Durchgangs- und Handelsabgabenverfassung einzuführen.[201]) Nach langer Beratung wurde das Gesetz am 28. Mai 1818 verkündet und trat am 1. Januar 1819 in Kraft. „Alle noch vorhandenen Binnenzölle, sowie die Accise von fremden Waren wurden abgeschafft, die Zolllinie an die Grenzen verlegt und ein allgemeiner Zolltarif festgesetzt."

Die weittragende Bedeutung dieses Gesetzes ist allgemein anerkannt. Durch dasselbe waren auch die andern Teile Deutschlands, die durch Sonderzollsysteme wirtschaftlich vielfach gespalten waren, vor die Notwendigkeit einer Reform gestellt. Obwohl sich ihnen hierbei das preussische Gesetz als Beispiel und Anknüpfungspunkt empfahl, hat es doch jahrelanger Bedenken und Befürchtungen bedurft, ehe das Ziel

[199]) Gebauer, Volkswirtschaft in Sachsen, III, 25.
[200]) Falke, a. a. O. S. 347 und 348.
[201]) Falke, a. a. O. S. 349.

Digitized by Google

erreicht war. Aber endlich erstand aus dem Chaos widerstreitender Interessen und Meinungen nach fünfzehnjährigen Bemühungen das herrliche Werk der deutschen wirtschaftlichen Einigung, der deutsche Zollverein, und trat am 1. Januar 1834 in Kraft. Nach den geschlossenen Verträgen sollte in allen den Verein bildenden Ländern und Staaten ein vollkommen übereinstimmendes Zollsystem mit gleichem Tarif für die Ein-, Aus- und Durchfuhr mit wenigen lokalen Ausnahmen, dagegen im Innern der Vereinsstaaten vollkommene Verkehrsfreiheit mit Wegfall aller bisherigen Zollgrenzen,[202]) sowie sämtlicher noch bestehender Stapel- und Umschlagsrechte bestehen. Alle Abgaben für Benutzung öffentlicher Wege und dergleichen sollten nur in dem Betrage beibehalten oder neu eingeführt werden, als sie den gewöhnlichen Herstellungskosten angemessen wären. Kanal-, Schleussen-, Brücken und dergl. Gebühren sollten nur bei Benutzung wirklich bestehender solcher Einrichtungen von den Benützenden erhoben werden.

So waren mit einem Schlage tausend Fesseln gesprengt, die dem Verkehr seit Jahrhunderten seine natürlichsten Bahnen verleidet oder unmöglich gemacht hatten. Die Zolleinheit und Verkehrsfreiheit führten eine neue Epoche der wirtschaftlichen Entwicklung des deutschen Volkes herauf. Bemächtigte sich doch die Freude über das erreichte Ziel der gesamten Verkehrswelt. Lange Reihen von Wagen warteten auf den bisher durch die Zolllinien durchschnittenen Hauptstrassen und eilten, als sich um die Mitternachtsstunde die Schlagbäume öffneten, unter dem lauten Jubel der Fuhrleute über die jetzt zollfreie Grenze.[203])

---

[202]) Über die Zollverhältnisse der Oberlausitz im 18. Jahrhdt. vergl. Kgl. Hauptstaatsarchiv, Lit. Z. „Aufsatz der Zoll- und Accisabgaben bei der Ein- und Durchfuhr sowohl im Kgl. preuss. Herzogtum Schlesien als auch in der Markgrafschaft Oberlausitz." 1755. Loc. 9663, Nr. 22. Hier heisst es betreffs des Durchgangsverkehrs: „Alles aus Ober- und Niederschlesien auf der hohen Heer- und Landstrasse nach Leipzig und dann in die Seestädte, nicht minder ins Reich, als Nürnberg, Augsburg gehende Kaufmannsgut ist durch die ganze O.-L. zollfrei. Not.: Jedoch muss jeder Wagen 2 gl. und überdies 6 Pf.: visa Gebühren als ein denen Kgl. Zolloffizianten zuerkanntes Accidens nebst den Stadtzöllen abgeben. . . . Was aber die kleine Strasse durch die Oberlausitz nach Böhmen passiert: Leder, Fischthran — wird in Guben vom Zentner an Zoll bezahlt 1 gl. — Alles Breslauer Bürgergut, das von Leipzig nach Breslau geht und von der Leipziger Wage einen besiegelten Frachtbrief „produziert", ist von aller Zollabgabe, ausser was in vorhergehendem 1. Art. von Accidentien und Stadtzoll erwähnt worden, frei.

Nota: Alles, was von Erlegung des Zolls in diesem Artikul gesagt worden, ist so zu verstehen, dass der beniemte Zoll allein und überhaupt an dem ersten Grenzzoll als Lauban oder Königsbrück, oder wenn es (das Kaufmannsgut) über Dresden kommt, in Bischofswerda gezahlt wird." — Für die Zollsätze ist nach dem „Aufsatz" massgebend die „Zollordnung des Markgrafthumbs Oberlausitz, de 10. Okt. 1616." Kgl. Hauptstaatsarchiv, Kammer- und Rentherey-Sachen. Nr. 7335.

[203]) Fischer, Über Wesen und Bedingungen des Zollvereins.

Digitized by Google

3. Periode.

Man hatte sich allmählich an die drückenden Fesseln gewöhnt und sich mit dem Übel so gut als möglich abgefunden. Deshalb begrüsste man befremdlicherweise die Neugestaltung der Dinge keineswegs allgemein so sympathisch, wie zu vermuten wäre, war vielmehr in Befürchtung etwas Schlimmeren zum Teil bestrebt, den gegenwärtigen Zustand zu erhalten. So ist es auch zu begreifen, dass der Vertreter der Oberlausitz in den Zollvertragsverhandlungen entschieden von dem Beitritt Sachsens zu dem deutschen Zollverein mit dem Hinweis abriet, dass dadurch der blühende Schleichhandel, der zahlreiche Existenzen ermögliche, mit einem Schlage aufhören würde. Einsichtige konnten aber über die Wirkung der vorzunehmenden Neuordnung nicht im Zweifel sein. Denn mochte auch die Befreiung zunächst nur eine einseitige sein, da Östreich-Ungarn als ein selbständiger Zollkörper neben dem Zollverein stehen blieb, so war doch mit der Erschliessung des gesamten deutschen Marktes innerhalb des Vereinsgebietes schon viel gewonnen. Dadurch wurde auch einerseits dem Eigenverkehr der Oberlausitz durch die Impulse, die der heimischen Industrie durch Vermehrung der Absatzgebiete gegeben wurden, ein bedeutender Aufschwung verliehen, während andererseits durch Aufhebung der innern Zollgrenzen auch der Durchgangsverkehr wieder in grösserem Umfange durch die natürlichen Bahnen des Landes fliessen musste.

Die Wirkung der neuen Verhältnisse war eine überraschende. Der „Görlitzer Wegweiser[204]) vom Jahre 1838 konstatiert für die Stadt Görlitz, die auch hier wieder als typisch gelten mag, eine bedeutende Steigerung des Getreidegeschäfts seit Errichtung des Zollvertrags. Die Zufuhr zum dortigen Markte betrug schon im Jahre 1834 639548 Scheffel. Die Zahl der Jahrmarktsfieranten erreichte 1040. Die Zahl der Tuchmachermeister erhöhte sich in den Jahren von 1831—1836 von 50 auf 180, die der Tuchfabriken von 4 auf 12, die der gefertigten Tuche von 4914 auf 6949 Stück, die Zahl der Handwerksmeister stieg in der Zeit von 583 auf 687 und die der Einwohner von 11000 auf 14000.[205])

In gleicher Weise wirkte der neue Zustand vorteilhaft auf

---

[204]) Zeitschrift für Statistik etc.

[205]) Die Bevölkerung von Görlitz von 1820—1895:

1820: 10486	1826: 10492	1834: 12787	1867: 37000
1822: 10413	1827: 10742	1837: 14169	1875: 45000
1824: 10521	1830: 11116	1843: 15662	1885: 55000
1825: 10575	1831: 12031	1849: 18897	1895: 70000

„Die Hälfte der Bevölkerung entfällt auf das industrielle Element, 7% nährt der Landverkehr." Penk, a. a. O. 2. Bd. I. 1 S. 460.

Digitized by Google

die historischen Industrien der Woll- und Leinenwebereien, zu denen sich um die Wende des 18. Jahrhunderts auch die gewerbsmässige Verarbeitung der Baumwolle gesellt hatte. Obwohl dieselben durch den Wechsel der Mode, Konkurrenz und ausländische Zollmachinationen zeitweilig empfindlichen Schwankungen unterworfen waren, so hielten sie sich doch auf ihrer Höhe. Dank der Lage des Landes, die eine radiale Ausbreitung und allseitigen Abfluss gestattet, finden wir seine Produkte ausser auf den Märkten des Zollgebiets — besonders den Messen zu Leipzig, Frankfurt a. d. O., Breslau und Braunschweig etc. — in allen europäischen Ländern, falls dieselben nicht durch unerschwingliche Zölle abgeschlossen waren. Baumwollene Waren, besonders Hosenstoffe, gingen in den Jahren 1862/63 mit Ausnahme von Frankreich und Spanien in alle Länder Europas. Hohe Eingangszölle und Konkurrenz schmälerten im Laufe der Jahre auch die Verbindungen mit Italien und Dänemark, dagegen waren und sind Rumänien, Serbien, Bulgarien und die europäische Türkei noch heute gute Absatzgebiete.

Für die Tuchmacherindustrie brachten die dreissiger Jahre mit dem erhöhten Verkehr eine Umwandlung des Kleingewerbes in den Grossbetrieb, wodurch dieselbe an manchen Orten ganz erlosch, was aber keine Verringerung bedeutete. Der Handelsbericht der Handels- und Gewerbekammer zu Zittau vom Jahre 1862/63 sagt darüber:

„Muss man auch zugestehen, dass sogar einige Orte ganz aufgehört haben, sich mit dieser Branche zu beschäftigen, so ist das Entstehen und Emporblühen neuer Fabriken anzuführen, deren Leistungen in jeder Beziehung die Folgen der ebengedachten Thatsachen paralysieren."

Der uralte Industriezweig des Linnengewerbes hatte in den letzten 30—40 Jahren vor Abschluss des Zollvereins eine Zeit des Niedergangs durchlebt, die auf eine Blüteperiode des letzten Quartals des 18. Jahrhunderts gefolgt war. Mit dem Eintritt Sachsens in den deutschen Zollverein wurde auch dieser Industrie der Markt des Vereinsgebiets wieder geöffnet, und es schienen ihr bessere Tage bevorzustehen. Trotzdem behauptet sie nur ein Dasein des Kampfes gegen die englische und irische Konkurrenz, das ihr noch besonders durch den Mangel an geeigneten Gespinsten (Rohstoffe) im Inland und die auf ausländische Zuthat gelegten Zölle, durch grosse Entfernung vom Meere, durch Zollmassregeln des Auslandes, Wandel in Sitten und Moden etc. erschwert wird. Es ist aber nicht zu übersehen, dass an manchem dieser Missstände die Textilbranche in Sachsen, ja im Reiche überhaupt leidet. Übrigens ist der Rückgang nur ein relativer in Rücksicht auf andere Industriezweige und die Zunahme der Bevölkerung, denen

Digitized by Google

gegenüber sie nicht mehr jene günstigen Verhältnisse zeigt wie früher.[206]) Absolut betrachtet, ergiebt sich nach den wenigen zur Verfügung stehenden Zahlen immer noch eine beträchtliche Zunahme. In jener Blütezeit schätzte man inkl. der jetzt preussischen Oberlausitz die Zahl der Webstühle auf 7—8000, 1863 in der heutigen sächsischen Oberlausitz auf 10000, 1883 auf 10001 Hauptbetriebe mit 14354 Personen. Jene 10000 Webstühle, unter welcher Zahl die Stühle für leinene Hosenzeuge und Damaste nicht mit inbegriffen sind, vermochten zu jener Zeit jährlich 350000 Stück Ware zu liefern. 1777 lieferte der Zittauer Leinwandbezirk, der wichtigste von allen, 84040 Stück. Die 1777 von 86 Häusern der Oberlausitz ausgeführte Leinwand hatte einen Gesamtwert von 4 Millionen Mark, das Garn dagegen, das die 10000 Webstühle 1863 zu verarbeiten imstande waren, hatte allein einen Wert von 9 Millionen Mark.[207])

In der Ausfuhr spielen ausser den Haupthandelsplätzen Deutschlands die Länder Östreichs, Russland, Spanien, Italien und Rumänien eine Hauptrolle.[208])

Alle diese Industrieerzeugnisse der Oberlausitz haben trotz der ungünstigen Zugangsverhältnisse zu den deutschen Häfen auch ihren Weg nach den überseeischen Ländern gefunden. So blühte das Lausitzer Baumwollengeschäft in den Jahren 1873—1883 in Brasilien, Chile, Argentinien und Peru. Bunte Frauenkleiderstoffe gingen nach dem Orient. 1890 gingen bunte Gewebe von Ebersbach nach Kleinasien, Afrika und Japan, bunte Köper ausserdem auch nach Persien und Ostindien, Listados nach Cuba, Mexiko, Kolumbia und Venezuela. Lausitzer Tuche wurden nach der Levante und dem Orient ausgeführt, während die Linnenwaren in Indien, Mexiko, in den südamerikanischen Staaten Venezuela, Brasilien, Argentinien, Peru und Chile wichtige Absatzgebiete fanden, während der berühmte Damast seinen Hauptmarkt in den Vereinigten Staaten von Nordamerika hat.[209])

Dieser Aufschwung im industriellen Leben der Oberlausitz und die entsprechend gewachsene Beteiligung derselben am Welthandel ist neben der Befreiung von den drückendsten Verkehrsfesseln der vollständigen Umwandlung der Verkehrsmethoden durch das Eisenbahnwesen zuzuschreiben, welche beiden wichtigen Ereignisse fast gleichzeitig in Erscheinung traten.

Es erübrigt also noch eine Untersuchung darüber, inwieweit der heutige Schienenverkehr, der sich zum Teil eng an

---

[206]) Gebauer, a. a. O. III, 233.
[207]) u. [208]) Gebauer, a. a. O. III, 233 u. 243 ff.
[209]) Gebauer, a. a. O. III, 243.

Digitized by Google

die historischen Strassenzüge anschliesst, auch die historische Verkehrsbedeutung des Landes noch erkennen lässt, und ob aus den modernen Verhältnissen die Wirksamkeit der natürlichen Bedingungen noch wahrzunehmen ist.

Die erste Eisenbahn Sachsens ist die Strecke Leipzig-Riesa-Dresden, die am 7. April 1839 in Betrieb gesetzt wurde. Man schwankte ursprünglich zwischen diesem Projekt und der Linie Leipzig-Meissen-Dresden. Es ist charakteristisch, dass man sich für ersteres entschloss und somit den Boden beschritt, der ehemals von der alten hohen Strasse durchzogen wurde.[210]) Nicht minder interessant ist es, dass als eine der nächsten Linien die Strecke Dresden-Görlitz in Angriff genommen wurde, die nach einem Vertrage der beiden beteiligten Regierungen alsbald ihre Fortsetzung bis Breslau finden sollte, wodurch jener alte Strassenzug in seiner ganzen Länge in einen Schienenweg verwandelt war, der nur durch die Präponderanz Dresdens in einer südlichen Ausbiegung zu Ungunsten der Städte Kamenz, Königsbrück und Grossenhain seinen historischen Boden verlässt, um denselben erst bei Riesa wieder zu betreten.[211])

Man hatte sich bei der ersten Anlage der sächsischen Eisenbahnen von der richtigen Erkenntnis der hohen Bedeutung dieses Weges leiten lassen und betrachtete dieselben von vornherein als Teilstrecken einer grossen westöstlichen Verkehrslinie von internationalem Charakter, hinter welchen Zweck die Befriedigung lokaler Bedürfnisse als sekundär zurücktrat. Im Laufe der Zeit hat sich dieses Verhältnis in das Gegenteil verkehrt. Der innere Verkehr hat sich dank der Volksdichte des Landes ausserordentlich vermehrt und ist stärker als der des deutschen Reiches (1892 kamen hier auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge aller Eisenbahnen 274 300 Pers.-km und 535 500 t-km; das ist ein Verhältnis von 1 : 2,32). Der Güterverkehr ist geringer als im Reich. Auf den Staatsbahnen und erpachteten Strecken stellt sich jenes Verhältnis dar wie 1 : 1,47. Insbesondere ist der Durchgangs-

---

[210]) Gebauer, a. a. O. III, 737: „Bei der Ausführung des Planes handelte es sich zunächst um die Feststellung der Linien, für die zwei Richtungen in Frage kamen, über Riesa und Meissen. Unter Beistand des Ingenieurs James Walker wurden beide begangen. Den Bau über Meissen erklärte derselbe der Eigentümlichkeit des Terrains wegen für sehr, sehr schwer. Dem gegenüber erscheine der Bau einer Elbbrücke und eines Tunnels als eine verhältnismässig unbedeutende Erschwerung.

[211]) Dadurch ist möglich geworden, Halle mit Breslau über Falkenberg-Kohlfurt um 36,8 km näher zu verbinden, als über Dresden-Leipzig; ja selbst Corbetha und durch dasselbe ganz Westdeutschland sind auf erstgenanntem Wege über Halle um 1,6 km näher mit Breslau verbunden als auf dem geogr. natürl. Wege über Leipzig (Kirchhoff a. a. O.) Siehe „Leipzig", herausg. v. E. Hasse, S. 17, Anm. ***

Digitized by Google

verkehr (das ist jener Verkehr, der in Sachsen weder seinen Anfang nimmt, noch sein Ziel findet) auffallend gering. Diese eigentümliche Erscheinung, die auf den ersten Blick der von uns angenommenen günstigen geographischen Lage des Landes zu widersprechen scheint, erklärt ein Blick auf die Karte. Bei vielen wichtigen Verkehrslinien, die in ihrem Verlaufe Sachsen passieren müssten, genügt bei der geringen territorialen Ausdehnung des Landes die kleinste Abweichung zur Umgehung desselben. Dazu kommt, dass es im Osten und Westen von preussischem Gebiet umgeben und eingeschlossen ist, wodurch der entsprechende Durchgangsverkehr fast zur Bedeutungslosigkeit herabgedrückt wird und nicht entfernt mit jenem zwischen dem Süden und Norden verglichen werden kann. Diese Verhältnisse, die sich deutlich auch im Verkehr der Oberlausitz erkennen lassen, finden einen klaren Ausdruck in der Statistik, und es dürfte deshalb ein Blick auf dieselbe und eine vergleichende Gegenüberstellung der beiden sächsischen Staatsgebiete, der Erblanden und der Oberlausitz, um so mehr von Interesse sein, als das zahlenmässige Material den eigentümlichen Charakter der letzteren als eines von der Natur bevorzugten Verkehrsgebietes noch immer deutlich ausspricht.

Dass der folgenden statistischen Übersicht die Güterverkehrsverhältnisse des Jahres 1889 zu Grunde gelegt sind, erklärt sich daraus, dass seitdem eine Darstellung „des Güterverkehrs über jeden Punkt der sächsischen Bahnen", wie sie für vorliegenden Zweck unentbehrlich ist, nicht mehr stattgefunden hat. Der bezügliche Bericht[212]) giebt darüber folgende Aufklärung: „Die Darstellung des Güterverkehrs über jeden Punkt der Bahnen erfordert infolge der vielen Verzweigungen und Verkehrsverbindungen umfangreiche Vorarbeiten, die infolge der fortwährenden Erweiterungen und engeren Verknüpfungen des Bahnnetzes immer umständlicher werden. Aus diesem Grunde lassen sich derartige Mitteilungen auch nur nach längeren Zeiträumen wiederholen."[213])

Übrigens haben sich trotz der absoluten Zunahme des Verkehrs die Verhältnisse der einzelnen Posten, aus denen er sich zusammengesetzt, nicht wesentlich verändert, wie eine gelegentliche vergleichende Gegenüberstellung der entsprechenden Zahlen des Frachtverkehrs des Jahres 1894 zeigen wird.

[212]) Statist. Bericht über den Betrieb der unter Kgl. sächs. Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privat-Eisenbahnen. Herausgeg. v. Kgl. sächs. Finanzministerium. 1890, S. 8.

[213]) Frühere Veröffentlichungen dieser Art betreffen die Jahre 1873, 1877 und 1880.

Digitized by Google

Statistik des Güterverkehrs der sächs. Staatsbahnen auf dem Gebiete der sächs. Oberlausitz.

Die Betriebslänge der sächsischen Bahnen war Ende 1889 2501,68 km (1894: 2755,68 km). Auf die sächsische Oberlausitz entfielen davon in ersterem Jahre 221,2 km (1894: 303,2 km). Das waren 8,84 Prozent der gesamten Betriebslänge (1894: 11,00 Prozent).

Hauptsumme des Güterverkehrs auf den sächsischen Staatsbahnen im Jahre 1889 (1894).

In Summa (ohne Vieh, Leichen etc.): **16330659,2** Tonnen
und zwar:
im Binnen-Verkehr 7719330,5
im direkten Verkehr 7183706,6
im Durchgangs-Verkehr 1427622,1

Im Jahre 1894 . . . . . **17760026,7** Tonnen
und zwar:
im Binnen-Verkehr 8275062,1
im direkten Verkehr 7971301,6
im Durchgangs-Verkehr 1513663,0

Demnach betrug 1889 vom Gesamtverkehr:
der Binnen-Verkehr . . . . . 47,27 %
der direkte Verkehr . . . . . 43,99 „ und
der Durchgangs-Verkehr . . . . . 8,74 „

1894 war das Verhältnis folgendes:
der Binnen-Verkehr . . . . . 46,59 %
der direkte Verkehr . . . . . 44,89 „ und
der Durchgangs-Verkehr . . . . . 8,52 „

Während sich also die beiden ersten Posten des Güterverkehrs nur um eine Wenigkeit unterscheiden, tritt der dritte weit hinter sie zurück.

Behufs einer Untersuchung der bezüglichen Verhältnisse auf dem Boden der Oberlausitz macht sich ein Blick auf den Güterverkehr der einzelnen Verkehrsstellen derselben notwendig.

Digitized by Google

Der Güterverkehr des Jahres 1889 auf den oberlausitzischen Verkehrsstellen.

I. Linie Kamenz-Pirna.

Abgang:		Ankunft:	
Grossröhrsdorf . .	3445,5 t	Grossröhrsdorf . . .	26534,8 t
Pulsnitz	4926,6 t	Pulsnitz	30883,4 t
Bischheim	13598,4 t	Bischheim	3630,0 t
Kamenz	19225,0 t	Kamenz	45015,3 t
	41195,5 t		106063,5 t

II. Linie Görlitz-Dresden.

Grossharthau . . .	3289,2 t	Grossharthau . . .	9277,7 t
Bischofswerda . . .	12984,9 t	Bischofswerda . .	50764,1 t
Demitz (Haltestelle) .	3096,2 t	Demitz (Haltestelle)	8688,0 t
„ (Ladestelle) .	12524,8 t	„ (Ladestelle)	74,2 t
Seitschen	4700,6 t	Seitschen	7695,2 t
Bautzen	64594,2 t	Bautzen	150153,1 t
Pommritz	6066,2 t	Pommritz	13501,8 t
Löbau	63858,3 t	Löbau	115712,2 t
	171114,4 t		355866,3 t

III. Linie Bautzen-Schandau mit Bischofswerda-Niederneukirch.

Schmölln	16116,0 t	Schmölln	1945,7 t
Putzkau	864,6 t	Putzkau	1609,8 t
Niederneukirch . .	2004,1 t	Niederneukirch . .	3674,6 t
Oberneukirch . . .	3787,4 t	Oberneukirch . . .	14128,6 t
Wilthen	1407,7 t	Wilthen	3664,3 t
Grosspostwitz . . .	6865,4 t	Grosspostwitz . . .	18150,7 t
Singwitz	5236,5 t	Singwitz	18973,9 t
	36281,7 t		62147,6 t

IV. Linie Scheibe- (Warnsdorf-) Eibau.[214])

Leutersdorf	2714,5 t	Leutersdorf	12656,3 t
Seifhennersdorf . . .	2638,4 t	Seifhennersdorf . .	15867,9 t
Grossschönau . . .	3771,3 t	Grossschönau . . .	20371,2 t
Hainewalde	284,6 t	Hainewalde	1719,3 t
Scheibe	704,2 t	Scheibe	1351,9 t
	10113,0 t		51966,6 t

[214]) An der Linie Eibau-(Warnsdorf-)Scheibe, die 3,25 km auf böhmischem Gebiete läuft, liegen noch die beiden böhmischen Verkehrsstellen Warnsdorf und Altwarnsdorf mit zusammen 6522,9 t Abgangs- und 47329,5 t Ankunftsverkehr.

Digitized by Google

V. Linie Oberodwitz-(Eibau-)Wilthen mit Ebersbach-Löbau.

Schirgiswalde . . .	3261,6 t	Schirgiswalde . . .	10926,2 t
Sohland	15409,6 t	Sohland	21188,5 t
Taubenheim	4721,6 t	Taubenheim	10793,9 t
Neusalza-Spremberg	5113,1 t	Neusalza-Spremberg	13519,6 t
Dürrhennersdorf . .	870,0 t	Dürrhennersdorf . .	5559,7 t
Ebersbach (Anschluss a. d. böhm. Nordbahn)	14260,9 t	Ebersbach (Anschluss a. d. böhm. Nordbahn)	27057,4 t
Alt- u. Neu-Gersdorf	9726,8 t	Alt- u. Neu-Gersdorf	51305,4 t
Eibau	2213,7 t	Eibau	12575,0 t
	55577,3 t		152925,7 t

VI. Linie Zittau-Löbau.

Zittau (2-facher Anschluss)	40499,3 t	Zittau (2-facher Anschluss)	78196,8 t
Oberoderwitz . . .	2851,9 t	Oberoderwitz . . .	10730,7 t
Herrnhut	6004,6 t	Herrnhut	17289,7 t
Obercunnersdorf . .	1170,2 t	Obercunnersdorf . .	4420,9 t
Neucunnersdorf . .	1526,4 t	Neucunnerdorf . . .	8109,2 t
	52052,4 t		118747,3 t

VII. Linie Zittau-Markersdorf.

Zittel	39,2 t	Zittel	62,3 t
Reibersdorf	1223,0 t	Reibersdorf . . .	964,5 t
Wald	4,4 t	Wald	31,1 t
Reichenau	4758,1 t	Reichenau	11015,5 t
Markersdorf	31,4 t	Markersdorf	1134,2 t
	6056,1 t		13207,6 t

VIII. Linie Klotzsche-Königsbrück.

Königsbrück . . .	4834,2 t	Königsbrück	7702,3 t

Zusammen:

Abgang:	41195,5 t	Ankunft:	106063,5 t
	171114,4 t		355866,3 t
	36281,7 t		62147,6 t
	10113,0 t		51966,6 t
	55577,3 t		152925,7 t
	52052,4 t		118747,3 t
	6056,1 t		13207,6 t
	4834,2 t		7702,3 t
	377224,6 t		868626,9 t[215])

[215]) Der grosse Überschuss der Empfangssumme erklärt sich aus der Kohlenzufuhr, die für die genannten Verkehrsstellen im Jahre 1889 502054 t betrug.

Digitized by Google

Der Güterverkehr auf jedem einzelnen Bahnabschnitte der Oberlausitz mit gesonderter Notierung des Durchgangsverkehrs.

In beiden Richtungen.

Bahnabschnitt.	Binnen- u. direkt. Verk.	Durchgangs-Verkehr.	Prozent.	Summe.
Görlitz-Gersdorf . . .	593403 t	120219 t	20,26	713622 t
Gersdorf-Reichenbach .	593499 t	120219 t	20,26	713718 t
Reichenbach-Zoblitz . .	591896 t	120219 t	20,31	712115 t
Zoblitz-Löbau	592150 t	120219 t	20,30	712369 t
Löbau-Pommritz . . .	558979 t	118992 t	21,29	677971 t
Pommritz-Kubschütz .	565283 t	118992 t	21,05	684275 t
Kubschütz-Bautzen . .	565622 t	118992 t	21,04	684614 t
Bautzen-Seitschen . .	632880 t	117165 t	18,67	750045 t
S. Demitz (Ladestelle) .	641713 t	117165 t	18,26	758878 t
D. (L. St.) Demitz, Haltest.	653954 t	117165 t	17,90	771119 t
Demitz-Bischofswerda .	662749 t	117165 t	17,68	779914 t
Bischofsw.-Grossharthau	851165 t	119471 t	14,03	970636 t
Grossharthau-Arnsdorf	859561 t	119471 t	13,89	979032 t [216]
Arnsdorf-Radeberg . .	821225 t	10170 t	1,24	831395 t
Radeberg-Langebrück .	730666 t	10170 t	1,39	740836 t
Langebrück-Klotzsche .	730899 t	10170 t	1,39	741069 t
Klotzsche-Dresden N. .	772507 t	10170 t	1,31	782677 t

Der Durchgangsverkehr beträgt auf der ganzen Linie durchschnittlich 14,73% des übrigen Verkehrs, auf dem Gebiete der Oberlausitz 20,46%.

Bautzen-Singwitz . . .	53686 t	1827 t	3,40	55513 t
S.-Grosspostwitz . . .	33921 t	1827 t	5,39	35748 t
Gr.-Rodewitz	34047 t	1827 t	5,36	35874 t
R.-Wilthen	34087 t	1827 t	5,36	35914 t
W.-Oberneukirch . . .	211179 t	17549 t	8,31	228728 t
O.-Niederneukirch . .	222789 t	17549 t	7,88	240338 t
N.-Putzkau	125088 t	2453 t	1,96	127541 t
P.-Schmölln	124811 t	2453 t	1,97	127274 t
Schm.-Bischofswerda .	139408 t	2453 t	1,79	141861 t

Im Durchschnitt 4,60

[216]) Der sächs. Oberlausitz (d. h. der Kreishauptmannschaft Bautzen) gehören nur die Bahnabschnitte zwischen Zoblitz und Grossharthau an.

Digitized by Google

In beiden Richtungen.

Bahnabschnitt.	Binnen- u. direkt. Verk.	Durchgangs-Verkehr.	Prozent.	Summe.
Kamenz-Bischeim . .	179057 t	220111 t	123,92	399168 t
B.-Pulsnitz	174783 t	220111 t	125,93	394894 t
P.-Grossröhrsdorf . . .	198340 t	220111 t	110,98	418451 t
Gr.-Arnsdorf	223055 t	220111 t	98,63	443166 t
			Im Durchschnitt	**114,87**
Zittau-Zittel	13194 t	—	0	13194 t
Z.-Reibersdorf	13133 t	—	0	13133 t
R.-Wald	12178 t	—	0	12178 t
W.-Reichenau	12147 t	—	0	12147 t
R.-Markersdorf	1134 t	—	0	1134 t
			Im Durchschnitt	**0,00**
Zittau-Scheibe	195993 t	86478 t	44,12	282471 t
Sch.-Mitteloderwitz . .	146470 t	21775 t	14,86	168245 t
M.-Oberoderwitz . . .	146491 t	21775 t	14,86	168266 t
O.-Ruppersdorf . . .	53428 t	4558 t	8,53	57986 t
R.-Herrnhut	53439 t	4558 t	8,53	57997 t
H.-Obercunnersdorf . .	54621 t	4558 t	8,34	59179 t
O.-Neucunnersdorf . .	59303 t	4558 t	7,68	63861 t
N.-Grossschweidnitz . .	67723 t	4558 t	6,73	72281 t
Gr.-Löbau	154313 t	10407 t	6,74	164720 t
			Im Durchschnitt	**13,38**
Ober-Oderwitz-Eibau .	117761 t	17217 t	14,62	134978 t
E.-Alt- u. Neu-Gersdorf	141801 t	17224 t	12,15	159025 t
A.- u. N.-G.-Ebersbach	193062 t	17224 t	8,92	210286 t
E.-Neusalza-Spremberg	150663 t	15722 t	10,43	166385 t
N.-Spr.-Taubenheim .	158552 t	15722 t	9,91	174274 t
T.-Sohland	167160 t	15722 t	9,40	182882 t
S.-Schirgiswalde . . .	173945 t	15722 t	9,04	189667 t
Sch.-Wilthen	180783 t	15722 t	8,69	196505 t
			Im Durchschnitt	**10,39**

Digitized by Google

In beiden Richtungen.

Bahnabschnitt.	Binnen- u. direkt. Verk.	Durchgangs-Verkehr.	Prozent.	Summe.
Scheibe-Hainewalde . .	48996 t	64703 t	132,07	113699 t
H.-Grossschönau . . .	50135 t	64703 t	129,05	114838 t
Gr.-Warnsdorf	56181 t	64703 t	115,17	120884 t
W.-Altwarnsdorf . . .	55169 t	7 t	0,01	55176 t
Altw.-Seifhennersdorf .	33939 t	7 t	0,02	33946 t
S.-Leutersdorf	25192 t	7 t	0,03	25199 t
L.-Eibau	34140 t	7 t	0,02	34147 t
Ebersbach-Dürrhdorf .	86969 t	5849 t	6,73	92818 t
D.-Grossschweidnitz . .	86589 t	5849 t	6,74	92438 t

Im Durchschnitt 43,33

Demnach beträgt der Durchgangsverkehr auf allen Bahnabschnitten der Oberlausitz im Durchschnitt 29,57% des übrigen Güterverkehrs (gegen 9,47% des ganzen Landes). Es ist auch von Interesse, dass dieser letztere Durchschnitt von allen oberlausitzischen Bahnen, soweit dieselben für den Durchgangsverkehr in Frage kommen, mit alleiniger Ausnahme der Linie Bautzen-Wilthen-Niederneukirch-Bischofswerda mehr oder minder bedeutend überschritten wird.

Der Durchgangsverkehr, der sich auf den sächsischen Staatsbahnen der Oberlausitz bewegt, beträgt in runder Summe 426650 t oder 29,9% des bezüglichen Verkehrs aller sächsischen Linien. Diesem Durchgangsverkehr der Oberlausitz entsprechen 1 442 847,5 t des übrigen Güterverkehrs, was eine Gesamtfracht von 1 869497,5 t oder 11,45% des sächsischen Güterverkehrs bedeutet.

Der Durchgangsverkehr der Oberlausitz ist nun auf die beiden Hauptverkehrsrichtungen des Landes so verteilt, dass auf die nordsüdliche[217]) 416088 t oder 97,5%, auf die ostwestliche aber nur 2,5% desselben entfallen.

Wenn hiernach die historische Verkehrslinie der hohen Strasse zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken zu sein scheint, so hat das seinen Grund darin, dass Preussen den Verkehr Schlesiens und der östlichen Oberlausitz auf einer Konkurrenzbahn, die in Verlauf und Tendenz der alten „Niederstrasse" einigermassen entspricht, an der Nordgrenze Sachsens entlang zum Westen führt.

[217]) 371 097 t vom Süden zum Norden (89,19%).
44 991 t vom Norden zum Süden (10,81%).

Digitized by Google

Das Übergewicht des meridionalen Durchgangsverkehrs wird noch deutlicher werden, wenn die Bahnlinie Zittau-Nikrisch in sächsische Verwaltung übergangen sein wird,[218]) denn schon jetzt wurden auf derselben über 100000 t schlesischer Steinkohlen nach Sachsen befördert, von denen über 85000 t in der Richtung auf Reichenberg weiter nach Böhmen gingen.[219])

Es ist nicht unwahrscheinlich, dass die Oberlausitz in Zukunft weitere Vorteile aus der Gunst ihrer natürlichen Verhältnisse zieht. Mag man auch die Hoffnung auf einen möglichen Umschwung im Weltverkehr nach Fertigstellung der transsibirischen Pazifikbahn als eine unsichere Spekulation bezeichnen, so ist doch daran nicht zu zweifeln, dass die wachsende wirtschaftliche Ausnützung der unermesslichen Räume Russlands und der damit verbundene kulturliche Aufschwung des europäischen Ostens seine Wirkungen auch auf den Westen des Erdteils ausübt und den verbindenden Wegen zwischen beiden eine entsprechend höhere Bedeutung giebt. Und andererseits lässt das in den massgebenden Kreisen diskutierte Projekt einer direkten Verbindung zwischen Berlin und Wien über die Lausitz hinweg (Cottbus-Bautzen-Ebersbach), das da zeigt, dass das Verständnis für die natürlichen Gegebenheiten des Verkehrs in der Gegenwart wieder lebendig zu werden beginnt, vermuten, dass dem Lande auch in dieser Richtung der kontinentalen Beziehungen sein historischer Rang als ein Verkehrsgebiet von hervorragender Bedeutung allmählich wiedergegeben wird.

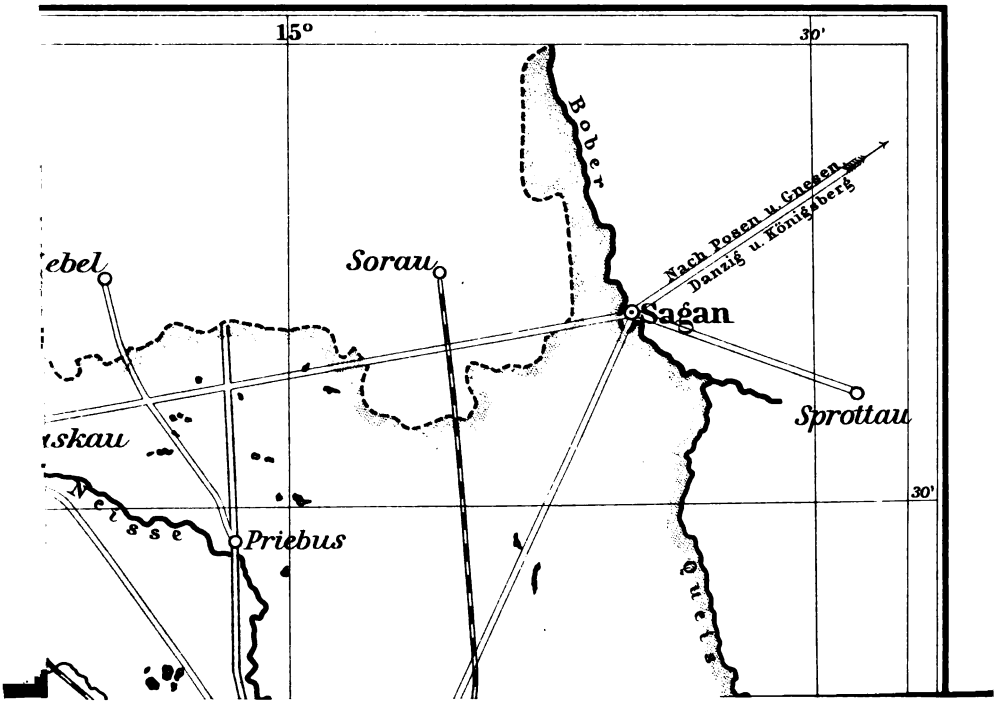
---

[218]) 1. April 1896.

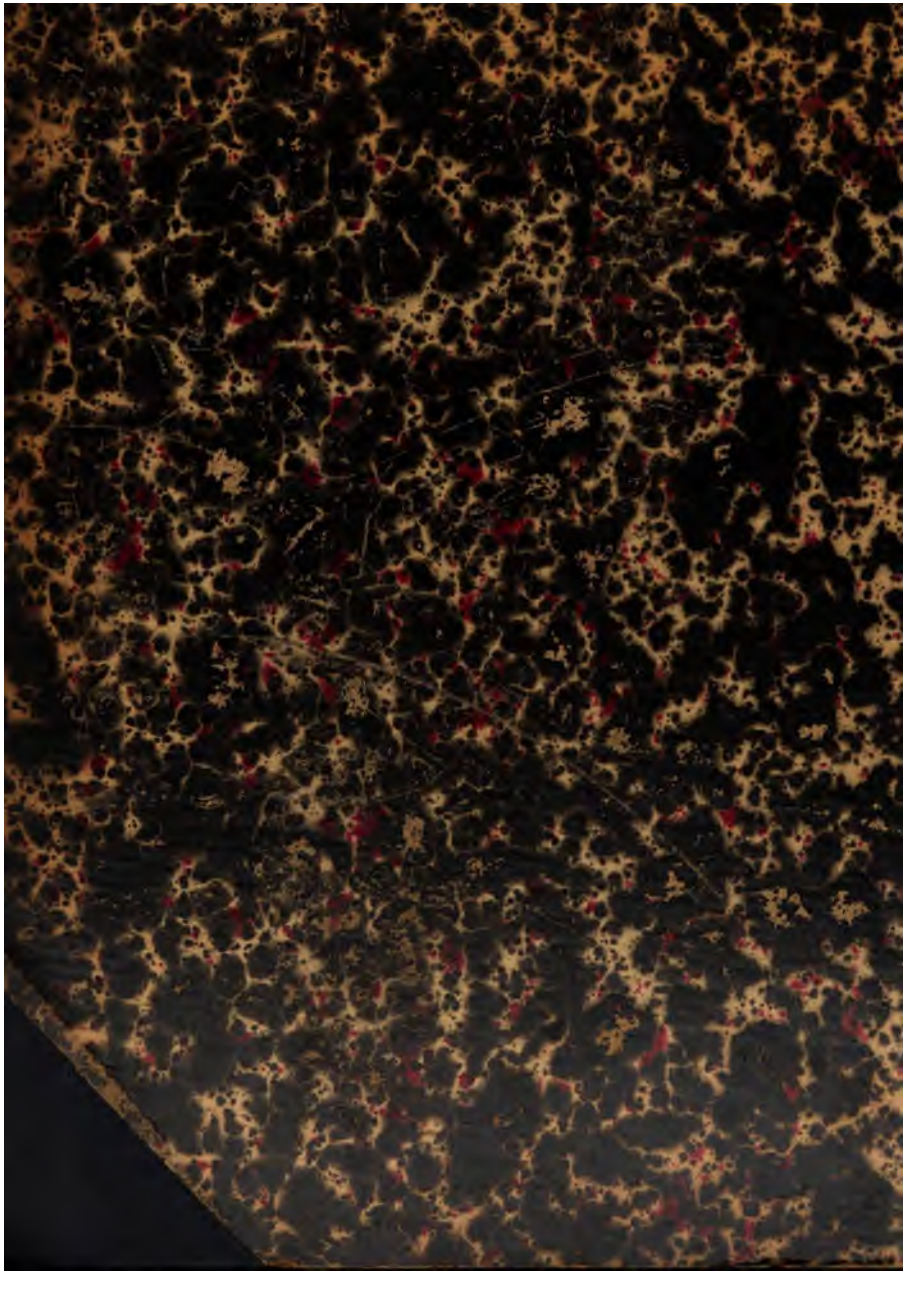
[219]) Statist. Bericht etc. 1891. Der Kohlenverkehr auf den sächs. Bahnen. S. 254 ff.

Digitized by Google

Digitized by Google



Digitized by Google



Digitized by Google